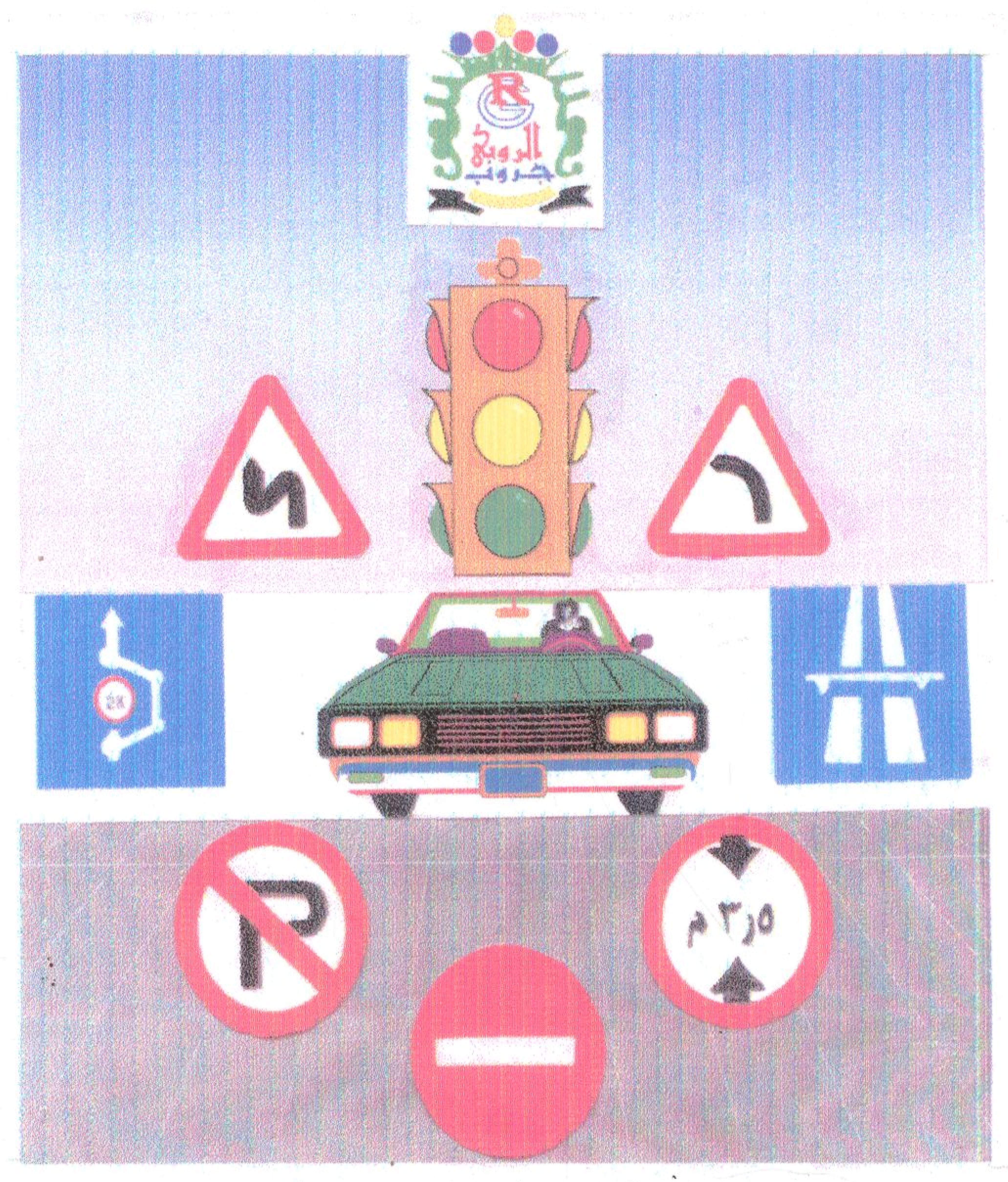
دار الخبرة
للسلامة والتدريب وإصدارات المنظومة المرورية



سلسلة إقرأ المرورية

الجزء الرابع عشر

دليل سائقى شاحنات النقل الثقيل

الجزء الأول

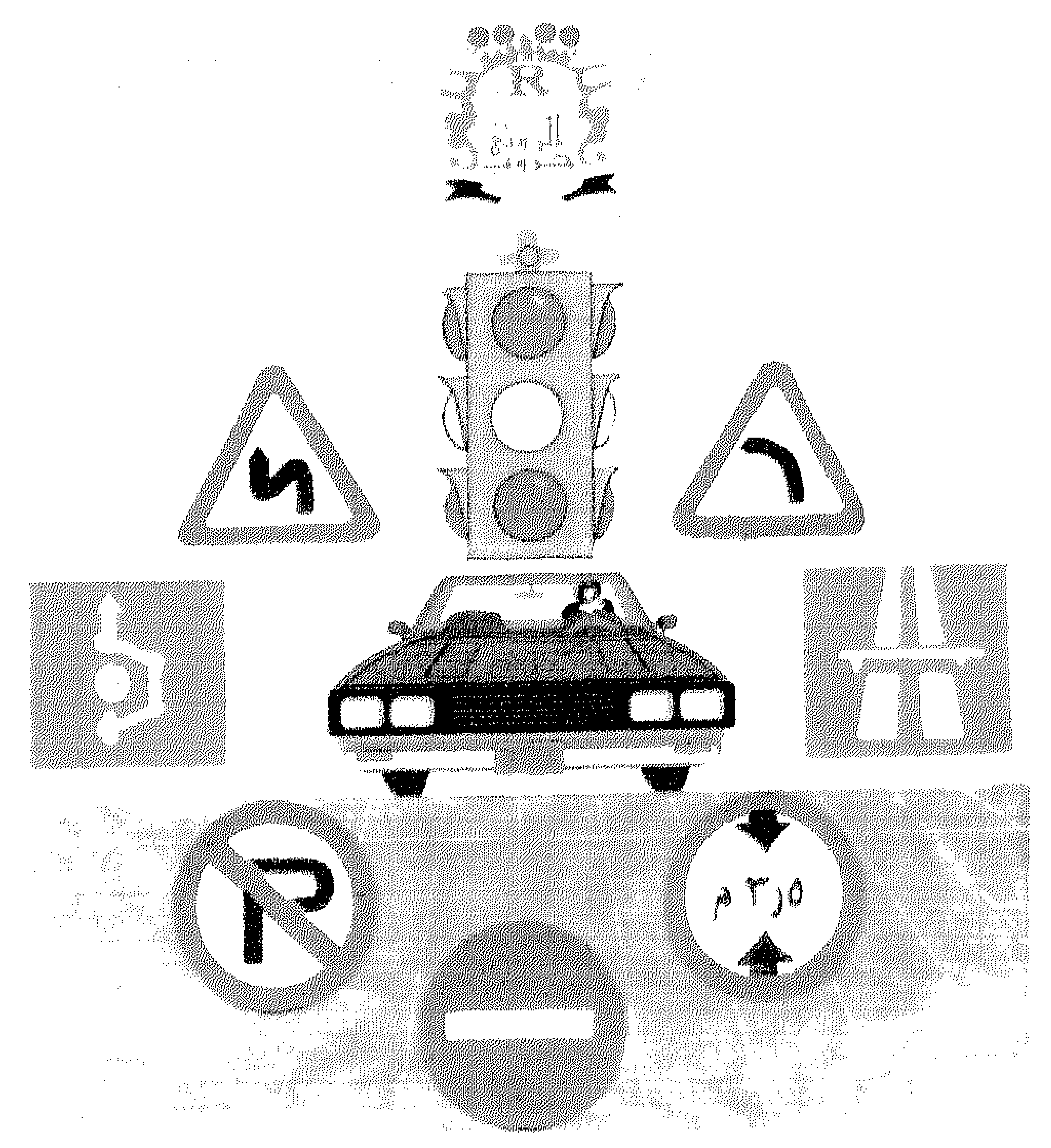
تأليف

السيد الشريف اللواء / يسري محمد الروبي

خبير المرور الدولى والانقاذ والتدخل السريع فى الحوادث

دار الخبرة

للسلامة والتدريب وإصدارات المنظومة المرورية



سلسلة إقرأ المرورية

الجزء الرابع عشر

دليل سائقى شاحنات النقل الثقيل

تأليف

السيد الشريف اللواء / يسري محمد الروبي

خبير المرور الدولى والانقاذ والتدخل السريع فى الحوادث

بسم الله الرحمن الرحيم

والصلاة والسلام على أشرف المرسلين محمد نبي الله الآمين الذي قال :"اماطة الأذى عن الطريق شعبة من شعب الإيمان" اهدي خلاصة خبرتي وفكري

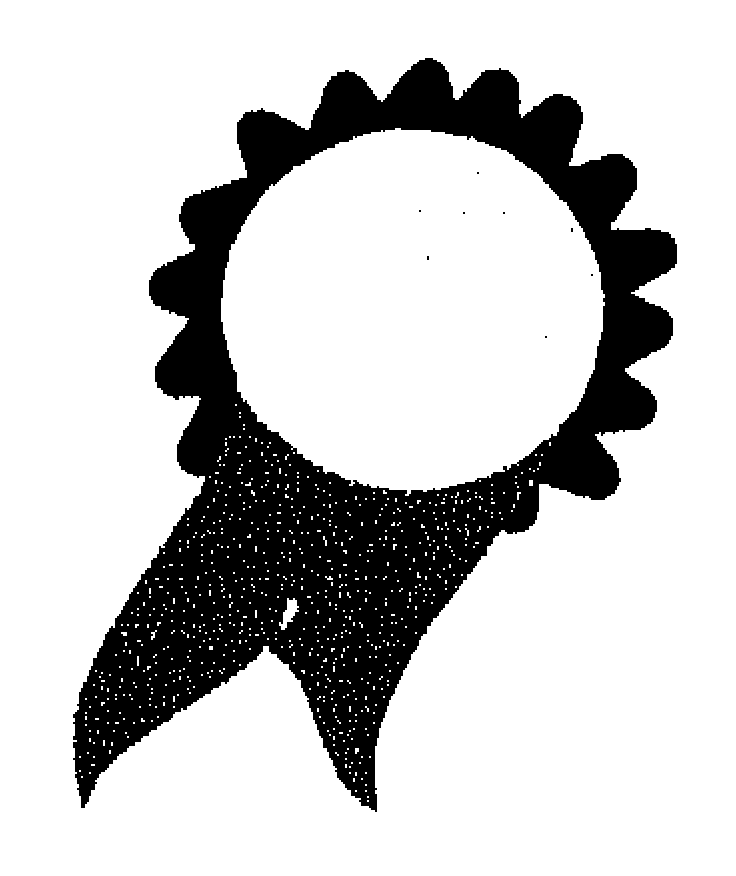
والى روح السيد الشريف اللواء/ محمد الروبي والدي والى روح السيدة الشريفة / فاطمة همام والدتي نفعني الله بهما ونفعهما بي.

وإلى كافة طلاب المعرفة المرورية والقانونية من أفراد شرطة المرور، ورجال القانون، ومن شباب المعاهد والكليات المعنية بتخريج رجل الأمن والمرور والقانون الكفء، الذي يواكب نهضة اليوم وطموح الغد بما يتحقق له من اللياقة العالية، والفهم الملتزم، والخُلق القويم أُقدِّمُ ذلك جزءً ا من المسيرة المباركة لمصرنا الحبيبة العريقة...

وإلى كل مواطن مصري وعربي يرغب في الحصول على تلك المعرفة أهدى خلاصة فكرى، وخبرة عملي في هذه الصفحات، لتكون له نبراساً يضئ له الطريق، وعوناً له ولمصرنا في حل مشكلة المرور وذلك عملا بالاية القرانية.

﴿ ان اريد الا الإصلاح ما استطعت وما توفيقي الابالله ﴾

والله أسأل أن ينفع بها البلاد والعباد في حياتي وبعد مماتي .



السيد الشريف اللواء

يسرى محمد محمد الروبى



والصلاة والسلام علي نبي الرحمة محمد الصادق الامين صلي الله علية وعلي اله وصحبة وسلم

مقدمة

أصبحت مشاكل المنظومة المرورية وهاجس الحوادث الناتجة عنها أمرا بالغ الإزعاج في كل بلاد العالم على السواء ،ومن هنا تعمل الجهات المسئولة عن الأمن المروري والسلامة لمستخدمي الطريق على نشر الوعي المروري بشتى الوسائل والقنوات الإعلامية وأساليب الدعوة.

ويبلغ حرص هذه الجهات مداه إذا نظرنا إلى هذا الكم الهائل من الأفلام المرئية، والمواد المسموعة المسجلة علي شرائط ، وإلى الكتيبات والنشرات التي يتم إنتاجها بهدف التوعية والدعوة إلى السلامة العامة، وبالطبع فإن مسببات المشاكل و الحوادث لا تتغير بين يوم و ليلة أو من عام لآخر، لذا فإن هذا الإلحاح والمتابعة من أجل نشر الوعي المروري وأساليب السلامة وحل مشاكل المنظومة المرورية يأتى من القناعة التامة بأن الأساس في كل ما يتم نشره أو إنتاجه مما أشرتُ إليه من أوعية الإعلام والتوعية،إنماهو بهدف ترسيخ مفاهيم الأمن والسلامة، وصولاً إلي ما يجعل من القيادة مجالا لتطبيق مجموعة من الأخلاقيات النبيلة، والمُثُل الكريمة،والسلوك المتحضر.. ومن هنا، فإنَّ ما رُصِدَ في هذا المؤلف من معلومات ربما لا يكون جديدًا كل الجدَّة بالنسبة للبعض،ولكنه- بكل تأكيد- يد ممدودة للجميع، تساندهم وترشدهم للطريق السليم،وتأخذ بيَدِ السالكين في دروب (المحافظة على الحياة)،والداعين (للسلامة على الطرق)،و تبارك خُطَاهُم.

ويبذل كل ذلك للوصول الي حل مشاكل المرور والقيادة الامنة بدون حادث اما اذا وقع الحادث لا قدر الله فهناك ما يبذل من جهات عديدة بعد مرحلة وقوع الحادث للتدخل في حل الأزمات المرورية لتقليل اثار الحادث واسعاف المصابين ودفن المتوفين وازالة اثار الحادث أو التدخل حين وقوع أزمة مرورية نتيجة وقوع كوارث صناعية أو طبيعية.

ومن هنا كان الهدف الأساسي من هذا المؤلف وهو التعريف بكل مايهم سائقى الشاحنات وخصوصا الثقيلة من تطبيق والاستفادة من قواعد الامن والسلامة ومن ملاحظات عامة ونصائح هامة فى القيادة وإصول التحميل العلمية والعملية وكيفية إختيار الاطارات وكيفية التعامل معها وبداية ظواهرتلفها وكيفية تفادى ذلك وإستشعار مصادر الخطر اثناء القيادة وكيفية تفاديها وكل مايهم سائق الشاحنة وذلك للمساهمة فى حل المشاكل والأزمات المرورية وكيفية الاستفادة من التشغيل الامثل للمركبة وإطالة عمرها .

والله اسأل عز وجل ان يتقبل هذا العمل خالصا لوجهه الكريم من باب اماطة الاذي عن الطريق حيث قال محمد سيد الخلق اجمعين ونبي الله الامين صلي الله عليه وعلي اله وصحبة وسلم(ان الايمان بضع وستون شعبة وفي قول اخر بضع وسبعون شعبة اولها قول لا اله الا الله وادناها اماطه الاذي عن الطريق وان الحياء احد شعب الايمان) وقال (خيركم خيركم لأهله وأنا خيركم لأهلي) وقال (خيركم من تعلم وعلم) صدقت يا حبيبي يا رسول الله صلي الله عليك وسلم .

جعلنا الله وإياكم من هذه الخيرة ، واللهم علمنا ما ينفعنا وأنفعنا بما علمتنا.

والله نسأل السداد والتوفيق لما فية خير البلاد والعباد ،،،

مع تحيات خبير المرور الدولى والانقاذ والتدخل السريع فى الحوادث ورئيس مجلس إدارة الدار

السيد الشريف اللواء

يسري محمد محمد الدويري



﴿سبحانك لا علم لنا الا ما علمتنا انك انت العليم الحكيم﴾

صدق الله العظيم

سورة البقرة اية (٣٢)

السيره الذاتية للمؤلف

السيد الشريف اللواء

يسري محمد محمد الرويي

خبير المرور الدولى والانقاذ والتدخل السريع فى الحوادث ورئيس مجلس إدارة دار الخبرة للسلامة والتدريب وإصدارات المنظومة المرورية



﴿فاما الزبد فيذهب جفاء واما ما ينفع الناس فيمكث في الارض كذلك يضرب الله الامثال﴾

قال المصطفي صلي الله علية وسلم (خيركم من تعلم القرآن وعلمه وفي قول آخر خيركم من تعلم العلم وعلمه) صدقت يا حبيبي يارسول الله صلي الله عليك وسلم

من هو السيد الشريف اللواء / يسري محمد محمد الروبي



هو الذي يتشرف بأنه من ذرية سيدنا ومولانا رسول الله صلى الله عليه وسلم نسبا حيث أن جده لأبيه سيدنا الحسن رضى الله عنه وأرضاه وحسبا حيث أن جده لأمه سيدنا الحسين رضى الله عنه وأرضاه وجده الأكبر سيد الخلق محمد رسول الله صلى الله عليه وسلم والحمد لله عز وجل الذي منّ عليه وشرّفه بهذا النسب والحسب.

- هو من مواليد جمهورية مصر العربية.
- خريج كلية الشرطة سنة ١٩٧٠ م.
- تلقي دورات في التدريب العسكري و الاسلحة والمفرقعات وازالة الالغام والشراك الخداعية والقنابل حتي خبير اول في المفرقعات والازالة وقد مارس هذه المهنة حتي تم النصر بفضل الله في اكتوبر سنة ١٩٧٣ م.
- ثم اختير للعمل بالمرور منذ ذلك التاريخ وحتي سنة ١٩٩٧ م.

وهو الذي شغل ويشغل حتي الان ما يلي:

- خبير المرور واجهزة التحكم في المرور بالرادار من سويسرا.
- خبير اجهزة تعليم قيادة السيارات بالكمبيوتر من الولايات المتحدة الامريكية.
- خبير الانقاذ والاغاثة والتدخل السريع لاغاثة وانقاذ المصابين في حوادث المرور علي الطرق السريعة من فرنسا.

حاصل علي دبلومات في مجال المرور من كل من:

- معهد شيكاغو للمرور بالولايات المتحدة الامريكية.
- اكاديمية الشرطة بنيويورك بالولايات المتحدة الامريكية.
- معهد زيورخ بسويسرا للتحكم في المرور بالرادار.
- معهد دوسولدرف بألمانيا للتحكم في المرور.
- معهد الانقاذ والتدخل السريع في حوادث المرور علي الطرق بانرباك بفرنسا.

- معهد بن هاملتون بالولايات المتحدة الامريكية لتعليم القيادة بالسميوليتور .

شغل المناصب الاتية:
- منذ التخرج وحتي عام ١٩٧٣ م شغل مناصب شرطية في التدريب العسكري ثم خبير ازالة قنابل و مفرقعات.
- منذ عام ١٩٧٣ م حيث كان يشغل رتبة النقيب وحتي رتبة اللواء شغل جميع الوظائف المرورية في هذه الرتب حتي مدير الادارة العامة للطرق والعمليات بعموم الجمهورية بالادارة العامة للمرور .
- مصمم ومنفذ اول سيارة للتدخل السريع في الحوادث الجسيمة والتي تعمل بالادارة العامة للمرور .
- مصمم ومنفذ اول سيارة تحقيقات متنقلة بجمهورية مصر العربية.
- مصمم ومنفذ اجهزة التحكم في المرور بالرادار بالطاقة الشمسية والتي تعمل بالادارة العامة للمرور.
- أنشأ اول معمل لإصلاح وصيانة اجهزة الرادار ومعدات التقنية الحديثة للمرور على نفقتة الخاصة وإهداه للادارة العامة للمرور ومازال يعمل بها حتى الان .
- مؤسس بجمعية الوعي المروري بنادي الشمس لتعليم القيادة بالسميوليتور.
- عضو الجمعية العلمية العربية للنقل بجمهورية مصر العربية
- عضو جمعية الوقاية من حوادث الطرق بجمهورية مصر العربية
- عضو جمعية ادارة الاعمال العربية بجمهورية مصر العربية
- عضو جمعية الطرق العربية بجمهورية مصر العربية .

المدرس لمادة المرور في كل من :-
- المدرس للمرور بمعهد المقاولين العرب للمحترفين .

- المدرس للمرور بمعهد مرور محافظة الجيزة وخبير اجهزة السميولتور بها.
- المدرس بمعهد تدريب ضباط المرور بالادارة العامة للمرور
- المدرس بمعهد تدريب ضباط الشرطة بأكاديمية مبارك للامن .
- المدرس للمرور بمعاهد امناء الشرطة بجمهورية مصر العربية
- المدرس بمعاهد مندوبي الشرطة والصف والجنود بجمهورية مصر العربية.
- المدرس لمحترفي عمليات المطاردة الامنية وقيادة سيارات الطوارئ .
- المدرس للمرور بمعاهد الامن المركزي .
- المدرس بمعاهد الصف والجنود للشرطة .

المحاضر في كل من:
- مركز بحوث الشرطة بالاكاديمية .
- المحاضر لضباط المرور بجمهوريات الكمنولث.
- المحاضر بجمعية ادارة الاعمال العربية.
- المحاضر بمعهد المرور بالادارة العامة للمرور.
- المحاضر بمعهد تدريب ضباط الشرطة بأكاديمية مبارك للأمن
- المحاضر بمعهد التكنولوجيا بالمقاولون العرب.
- المحاضر باكاديمية النقل البحرى بجامعة الدول العربية .
- المحاضر بجامعة العلوم والتكنولوجيا بجامعة اكتوبر .
- المحاضر بجميع المعاهد ذات الصلة بالوطن العربى .

الكاتب والمحرر في المجلات الاتية:
- مجلة اخبار السيارات بجريدة الاخبار.
- مجلة السلامة والوقاية من الحوادث المصرية .
- مجلة الامن العام .
- مجلة الشرطة .

المتحدث عن هذه العلوم فى القنوات الفضائية والمحلية مرئيا واذاعيا .

وهو والذي حضر اكثر من مائة وخمسون مؤتمرا للمرور محليا وعالميا في هذا الشان .

وهوالان رئيس مجلس إدارة دار الخبرة للسلامة و التدريب وإصدارات المنظومة المرورية و رئيس مجلس ادارة مجموعة شركات الروبي وكذا الروبي جروب للمحاماه والخدمات الدوليه والمحام بالنقض والدستورية والادارية العليا وهو عضو نقابة المحامين المصرية وعضو نقابة المحامين العرب وعضو نقابة المحامين الدولية .

ومقره الدائم مدينة ٦اكتوبر - الحى المتميز عماره ٢٨المجاورة الثانيه بجوار بنك التعمير والأسكان تليفون٣٨٣٥٤٠٨٢فاكس عادى٣٨٣٥٢٩٣٣ وفاكس ملون٣٣٧٦٢٩٠٠
محمول رئيس مجلس الادارة : ٠١٢٢١١٧٨٢٤
محمول المستشار مدير الدار :٠١٢٣٧٢٠٢٨٩
محمول مدير التدريب بالدار :٠١٢٢٢١٦٦٥٩
E-mail:darelkhebra@hotmail.com
Website: www.elroubygroup.com

وقد منّ الله عز وجل عليه بالقيام بالمؤلفات المرورية الأتية وجميعها مسجل محليا وعالميا بأسم السيد الشريف اللواء يسري الروبي خبير المرور الدولي وهى :

- كتاب قواعد وأداب المرور والأنظمة العلمية للقيادة الأمنة .
- كتاب سيارات الأغاثة .
- كتاب اجراءات المعاينة والتحقيق المتبعة فى حوادث المرور.

- كتاب رخص السير واجراءات اصدارها (التسجيل والفحص ورخص السير واللوحات) .
- كتاب رجل المرور وتنظيم حركة السير .
- كتاب القيادة الوقائية الجزء ألآول .
- كتاب القيادة الوقائية ألجزء ألثانى .
- كتاب رخص القيادة وكيفية الحصول عليها واجراءات اصدارها
- كتاب المنظومة المرورية الجزء الاول .
- كتاب المنظومة المرورية الجزء الثانى .
- كتاب المنظومة المرورية الجزء الثالث .
- كتاب المنظومة المرورية ودور رجل المرور بها .
- كتاب الدوريات المرورية وانوعها والهدف منها.
- كتاب اهداف ومهام العمل المرورى .
- كتاب التقنيه الحديثة فى مجال المرور .
- كتاب ما يتبع حيال السيارات المبلغ بسرقتها مروريا .
- كتاب مبادئ قواعد واداب المرور والقيادة الأمنة لراغبي الحصول على اجازة القيادة
- كتاب إدارة الأزمات المروريه .
- كتاب تخطيط و تحقيق الحوادث المرورية واجراءات المعاينه لها
- كتاب كيفية اعداد سائق سيارات ومركبات الطوارئ والاغاثة والتدخل السريع فى الحوادث.
- كتاب تنظيم مسرح الحادث المروري وعمل التحاويل والانذار بالحادث وكيفية وضع الانوار المرورية بمسرح الحادث المروري .
- كتاب أساليب الإستيقاف والقبض والتفتيش لرجال المرور.
- كتاب قواعد وأداب المرور والأنظمة العلمية للقيادة الآمنة المعدل الجزء الأول.

- كتاب قواعد وأداب المرور والأنظمة للقيادة الأمنة المعدل الجزء الثاني .
- كتاب سلامة الإطارات.
- برنامج تخطيط وتحقيق الحوادث المرورية وإجراءات المعاينة لها وتحليلها لاستنتاج النقط السوداء وتعديلها للحد من الحوادث المستقبلية .
- كتاب علمية حادث المرور وكيفية وقوعة وكيفية تفادية أو التقليل من اثارة الجزء الأول .
- كتاب علمية حادث المرور وكيفية وقوعة وكيفية تفادية او التقليل من اثارة الجزء الثاني .
- كتاب المشاكل والأزمات المرورية وماهو الأسلوب العلمي في إدارتها وإلى من يوجه الخطاب لحلها.
- كتاب سلسلة أقراء المرورية الجزء الاول : **قواعد واداب المرور - بدء السير - فن القيادة - لغة التخاطب المرورية.-**
- كتاب سلسلة أقراء المرورية الجزء الثاني: **وسائل الامان بالسيارة - سلامة الاطارات - ارشادات وملاحظات ونصائح - اهم التعديلات الجديدة على قانون المرور.**
- كتاب سلسلة أقراء المرورية الجزء الثالث: **خطوات القيادة - تسلم عجلة القيادة - القيادة واستخدام عصا النقل - الرؤية والتقدير - المناورات الاساسية - التحكم في الوقت والمسافة - التعامل مع مستخدمي الطريق - الحالات الحرجة وكيفية التعامل معها.**
- كتاب سلسلة أقراء المرورية الجزء الرابع: **علمية حادث المرور و كيفية وقوعه و كيفية تفاديه او التقليل من آثاره والأحكام الشرعية الحنيفة فيه .**
- كتاب سلسلة أقراء المرورية الجزء الخامس: **رخص القيادة وكيفية الحصول عليها-رخص السير وإجراءات إصدارها**
- كتاب سلسلة أقراء المرورية الجزء السادس : **سيارة الإغاثة ومحتويلتها وكيفية التشغيل.**

- كتاب سلسلة أقراء المرورية الجزء السابع : انواع دوريات المرور ومهامها - إستيقاف رجل المرور لقائد السيارة - أهداف ومهام العمل المروري - التقنية الحديثة لاجهزة المرور - الخدمات الهامة والتشريفات .

- كتاب سلسلة أقراء المرورية الجزء الثامن : أساليب الإستيقاف و القبض و التفتيش والمطاردة لرجال المرور.

- كتاب سلسلة أقراء المرورية الجزء التاسع : تخطيط وتحقيق الحوادث المرورية وإجراءات المعاينة لها وتحليلها لإستنتاج النقط السوداء وتعديلها للحد من الحوادث المستقبلية.

- كتاب سلسلة أقراء المرورية الجزء العاشر والحادى عشر والثانى عشر: المشاكل والازمات المرورية واسبابها وطرق حلها.

- كتاب سلسلة أقراء المرورية الجزء الثالث عشر : إستشعار مصادر الخطر وإدراكة وتفايه أثناء القيادة .

- كتاب سلسلة إقرأ المرورية الجزء الرابع عشر : دليل سائقى الشاحنات .

باقي اجزاء المنظومة المرورية تحت الطبع الإصدار

مجالات الخبرة

الإستشارات :-

تقديم جميع الخدمات و الإستشارات المرورية والقانونية فى مجال المرور والقيادة الامنة و كل ما يتعلق بتنمية و إدارة الموارد البشرية لها والتخطيط والتنظيم المروري للطريق .

التصميمات :-

القيام بجميع التصميمات الخاصة بالتقنية الحديثة للتحكم المرورى بما فيها اجهزة التحكم فى المرور بالرادار وكذا واجهزة التدخل السريع لفض الأشتباك فى الحوادث المرورية وهى ما تسمى

مرحلة ما قبل سيارة الأسعاف (مرحلة الأغاثة) وكذا تجهيز سيارات المرور وغرف العمليات المتنقلة وغرف ادارة الأزمات المرورية وهو الذي قام بتصميم وتصنيع اول جهاز للتحكم في المرور بالرادار يعمل بالطاقة الشمسية وهو الذى يعمل بجمهورية مصر العربية الأن كما قام بتصميم وتصنيع سيارة الأغاثة وهي التي تعمل بالطرق السريعة بالأدارة العامة للمرور بجمهورية مصر العربية كما قام بتصميم وتنفيذ وتصنيع سيارة التحقيقات في الحوادث المرورية وكذا تصميم وتصنيع الأنوار المرورية الخاصة بالتحاويل و الأنذار عن وجود حادثة وانوار المحددات والموجهات المرورية

التدريب :-

قام بإعداد وتصميم وتنفيذ وشارك فى الدوارات التدريبية والبرامج الآتية :-

- برنامج ودوارات المحتريفين للناقلات الثقيلة التجارية بمعهد المقاولين العرب بجمهورية مصر العربية .
- برنامج ودوارات اعداد السائق الخاص بمعهد المرور بمحافظة الجيزة .
- برنامج ودوارات تعليم القيادة بالسميوليتور فى نادى الشمس بجمهورية مصر العربية .
- برنامج ودوارات التدريب الأساسي بمعهد تدريب ضباط المرور بالأدارة العامة للمرور بجمهورية مصر العربية .
- برنامج ودوارات التقنية الحديثة لمعدات المرور بمعهد تدريب ضباط المرور بالأدارة العامة للمرور بجمهورية مصر العربية.
- برنامج ودوارات التراخيص بمعهد تدريب ضباط المرور بالأدارة العامة للمرور بجمهورية مصر العربية .

- برنامج ودوارات التدريب على تشغيل اجهزة التحكم فى المرور بالرادار بمعهد تدريب ضباط المرور بجمهورية مصر العربية .
- برنامج ودوارات تشغيل معدات سيارة الأغاثة والتدخل السريع و فض الأشتباك فى الحوادث بمعهد تدريب ضباط المرور بالأدارة العامة للمرور بجمهورية مصر العربية.
- برنامج ودوارات المنظومة المرورية بمعهد تدريب ضباط المرور بالأدارة العامة للمرور بجمهورية مصر العربية .
- برنامج ودوارات ضباط المرور بجمهوريات الكمنولث بمركز بحوث الشرطة بأكاديمية مبارك للأمن بجمهورية مصر العربية .
- برنامج ودوارات ضباط المرور لدول قارة افريقيا بمركز بحوث الشرطة بأكاديمية مبارك للأمن بجمهورية مصر العربية .
- برنامج ودوارات التحكم فى المرور بأجهزة الرادارلضباط المرور بجمهوريات الكمنولث بمركز بحوث الشرطة بأكاديمية مبارك للأمن بجمهورية مصر العربية .
- برنامج ودوارات التحكم فى المرور بأجهزة الرادار لضباط المرور بدول قارة افريقيا .
- برنامج ودوارات مشكلات المرور فى المدن الكبرى لضباط المرور بجمهوريات الكمنولث بمركز بحوث الشرطة بأكاديمية مبارك للأمن بجمهورية مصر العربية .
- برنامج ودوارات مشكلات المرور فى المدن الكبرى لضباط المرور بدول قارة افريقيا بمركز بحوث الشرطة باكديمية مبارك للأمن بجمهورية مصر العربية .
- برنامج ودوارات المرور بمعاهد امناء الشرطة بجمهورية مصر العربية .

- برنامج ودوارات المرور بمعاهد مندوبى الشرطة والصف والجنود بجمهورية مصر العربية .
- برنامج ودوارات محترفى عملية المطاردة الأمنية وقيادة سيارات ومركبات الطوارئ بجمهورية مصر العربية .
- برنامج ودوارات سائقى مركبات الشرطة بمعاهد الأمن المركزى بجمهورية مصر العربية .
- برنامج ودوارات معلمى قائدى سيارات الشرطة بمعسكر مبارك بجمهورية مصر العربية .
- برنامج دورة منظومة الطوارئ اعتبارا من وقوع الحادث وحتى التعامل معه المقدمة لشرطة عمان السلطانية لسلطنة عمان .
- برنامج دورة المنظومة المرورية العلمية الأمنة وما تؤمنة للمنشآت الكبرى والمدن الصناعية من احتياجات المقدمة للهيئة الملكية للجبيل وينبع بالمملكة العربية السعودية.
- برنامج ودوارات التدريب علي قيادة مركبات الأسعاف وكيفية تخطى المواقف الحرجة والخطرة بمركز تدريب النيل للتامين الصحى بجمهورية مصر العربية .
- برنامج و دورة مشكلات المرور والحلول العلمية لها المنفذة باكثر من بلد عربي .
- برنامج و دورة وسائل الأمان لقائد السيارة وركابها وتطورها المنفذة في اكثر من بلد عربي .
- برنامج و دورة وسائل الأتصال في العملية المرورية والمنفذة في اكثر من بلد عربي .
- برنامج و دورة حوادث المرور والتخطيط لها المنفذة في اكثر من بلد عربي .
- برنامج و دورة قواعد واداب المرور والأنظمة العلمية للقيادة الأمنة والمنفذة بجمهورية مصر العربية واكثر من بلد عربي.

- برنامج ودورة التقنية الحديثة لأجهزة المرور والمنفذة بجمهورية مصر العربية واكثر من بلد عربي .
- برنامج و دورة اهداف ومهام العمل المرورى وانواع الدوريات ومهامها المنفذة بجمهورية مصر العربية واكثر من بلد عربي .
- برنامج و دورة اسيتقاف رجل المرور لمستخدم الطريق والمنفذة بجمهورية مصر العربية واكثر من بلد عربي .
- برنامج و دورة المنظومة المرورية ودور رجال المرور بها المنفذة بجمهورية مصر العربية ودولة الكويت .
- برنامج و دورة حوادث المرور المقدمة لسلطنة عمان
- برنامج و دورة اهداف ومهام العمل المرورى والمقدمة لسلطنةعمان.
- برنامج و دورة برنامج محقق حوادث المرور المقدمة للأقطار العربية .
- برنامج و دورة برامج القائمين على قيادة مركبات الطوارئ للأقطار العربية .
- برنامج القائمين بالتأمين ضد حوادث السيارات المقدمة للأقطار العربية.
- برنامج القيادات العليا فى المرور ودورهم فى المنظومة المرورية المقدم بجمهورية مصر العربية .
- برنامج القيادات الوسطى فى المرور ودورهم فى المنظومة المرورية المقدم بجمهورية مصر العربية .
- البرنامج الأساسى لرجل المرور ودوره فى المنظومة المرورية المقدم بجمهورية مصر العربية .
- برنامج من يقوم بالقضاء فى حوادث المرور المقدمه بجمعية ادارة الأعمال العربية .
- برنامج القائم بالأدعاء فىحوادث المرور المقدمه بجمعية ادارة الأعمال العربية .

- برنامج و دورة التعامل مع الدبلوماسيين فى قضايا مخالفات المرور والمنفذة بادارة المرور بشرطة ابو ظبي للسادة الضباط وضباط الصف .
- برنامج القيادة العلمية الأمنة لسائقي سيارات شركة عجيبة للبترول بجمهورية ةمصر العربية للوصول بهم الى اقل نسبة من الحوادث .
- برنامج نظام الأمن بالمنشات الصحية ودليل التشغيل المقدم بجمعية ادارة الاعمال .
- برنامج اعداد سائق مركبات الطوراىء من انقاذ واغاثة ودفاع مدني واطفاء المقدم بجمعية ادارة الاعمال العربية لجميع الشركات والمصانع داخل جمهورية مصر العربية وخارجها.
- برنامج نظام الأمن بالمنشأت الصناعية و البترولية ودليل التشغيل المقدم من اصدارات المنظومة المرورية .
- برنامج القيادة العلمية الأكثر امانا المقدم للسادة العاملين بشركة عجيبة للبترول.
- برنامج القيادة العلمية الآمنة للسادة العاملين والمهندسين بالشركة المصرية لخدمات المحمول موبينيل وشركاتها بجمهورية مصر العربية.
- برنامج القيادة العلمية الآمنة السائقين العاملين بالشركة المصرية لخدمات المحمول موبينيل وشركاتها بجمهورية مصر العربية.
- برنامج القيادة العلمية الآمنة الأولية والمتقدمة للسائقين المحترفين بشركة المقاولون العرب – عثمان أحمد عثمان وشركاه.
- برنامج القيادة العلمية الآمنة الأولية والمتقدمة للسادة المهندسين بشركة المقاولون العرب – عثمان أحمد عثمان وشركاه.

- برنامج ودورات الإستيقاف و القبض و التفتيش لرجال الشرطة و المرور بإمارة ابوظبي و العين بدولة الإمارات العربية المتحدة.
- وضع برامج المنظومة المرورية بأجزائها الستة والإشراف العام عليها وكذا تنفيذها بالإشتراك مع شركة جرناس لحلول الأمن والسلامة ونظم المعلومات والتدريب والتي يمتد نشاطها الى كل السوق الخليجية والساحتين العربية والدولية تحت رعاية الشيخ طحنون بن سعيد آل نهيان.
- برنامج إعداد مسؤلى السلامة المرورية للسادة المهندسين والمشرفين بشركة المقاولون العرب – عثمان أحمد عثمان وشركاه.

وقد تم تنفيذ برامج عديدة داخل جمهورية مصر العربية للشركات البترولية التابعة للهيئة وعلى سبيل المثال

- برنامج القيادة العلمية الآمنة والوقائية لشركة أنبي للبترول بمقرها بالقاهرة .
- برنامج القيادة العلمية الآمنة والوقائية لشركة رشيد للبترول بمقرها بالقاهرة.
- برنامج القيادة العلمية الآمنة والوقائية لشركة رشيد للبترول بحقول الشركة.
- برنامج القيادة العلمية الآمنة لشركة مصر للصيانة بمقر الشركة بالقاهرة.
- برنامج القيادة العلمية الآمنة لشركة مصر للصيانة بمجمع البترول بالعامرية بالإسكندرية .
- برنامج القيادة العلمية الآمنة المتقدم (القيادة الوقائية) لشركة مصر للصيانة بمقر الشركة بالقاهرة
- برنامج القيادة العلمية الآمنة المتقدم (القيادة الوقائية) لشركة مصر للصيانة بمجمع البترول بالعامرية.

- برنامج القيادة العلمية الأكثر امانا المقدم للسادة العاملين بحقول بترول الصحراء الغربية من شركة عجيبة للبترول للوصول بهم الى اقل نسبة حوادث و الاستغلال الأمثل لوقت التشغيل وكيفية اختيار اطارات السيارة والتعامل معها .
- برنامج القيادة العلمية الأكثر امانا المقدم للسادة العاملين بمقر الشركة الرئيسي لشركة عجيبة للبترول للوصول بهم الى اقل نسبة حوادث و الأستغلال الأمثل لوقت التشغيل وكيفية اختيار اطارات السيارة والتعامل معها .
- برنامج القيادة العلمية الآمنة والوقائية لشركة أنبي للبترول بمقرها بالقاهرة.
- برنامج القيادة العلمية الآمنة والوقائية لشركة جبل الزيت للبترول بمقرها بالقاهرة.
- برنامج القيادة العلمية الآمنة والوقائية لشركة جبل الزيت للبترول بحقول الشركة.
- البرنامج التدريبي المتقدم والخاص بدور رجل المرور في المنظومة المرورية وكيفية الإستفادة به في الحد من الحوادث ونتائجها في مواقع البترول الإنتاجية المقدم للهيئة العامة للبترول لجميع الشركات التابعة للقطاع.
- برنامج مديري السلامة والصحة والبيئة المقدم بالهيئة العامة للبترول لجميع الشركات التابعة للقطاع.
- برنامج القواعد العلمية الآمنة المقدم بالهيئة العامة للبترول لجميع الشركات التابعة للقطاع.
- برنامج تحقيق حوادث المرور المقدم بالهيئة العامة للبترول لجميع الشركات التابعة للقطاع .
- برنامج القيادة العلمية الآمنة لشركة جيسوم للبترول.
- برنامج سيارة الإغاثة وطريقة عملها وحتوياتهاالمقدم بالهيئة العامة للبترول لجميع الشركات التابعة للقطاع.

- برنامج الحالات الخطرة الطارئة اثناءالقيادة للسائقين المحترفيين وكيفية الخروج منها لشركة مصر للصيانة البترولية.
- برنامج القيادة العلمية اللآمنة للعاملين بهيئة الثروة المعدنية.
- برنامج القيادة العلمية الآمنة المتقدمة للعاملين بهيئة الثروة المعدنية .

علما بأن جميع هذه البرامج تشمل التقييم المبدئي وورش العمل والتدريب العملي والتقييم النهائي ومنح الشهادة بعد ذلك .

وقد تم تنفيذ برامج تدريبية حديثة على مستوى العالم العربى ومنها على سبيل المثال

- برنامج دورة منظومة الطوارئ اعتبارا من وقوع الحادث وحتى التعامل معه المقدم لبترول عمان السلطانية لسلطنة عمان .
- برنامج دورة المنظومة المرورية العلمية الأمنة وما تؤمنة للمنشات الكبرى والمدن الصناعية من احتياجات المقدمة للهيئة الملكية للجبيل وينبع بالمملكة العربية السعودية .
- برنامج و دورة المنظومة المرورية ودور رجال المرور بها المنفذة بجمهورية مصر العربية وشركات البترول بدولة الكويت .
- برنامج و دورة حوادث المرور المقدمة بجمهورية مصر العربية وسلطنة عمان لشركات البترول.
- برنامج و دورة اهداف ومهام العمل المرورى المقدمة لسلطنة عمان لشركات البترول.
- دورة و برنامج تحقيق وتخطيط حوادث المرور المقدمة لشركات البترول بأبو ظبي .
- برنامج التعامل مع الدبلوماسيين بابو ظبى .
- برنامج تخطيط حوادث المدن بابو ظبى .

- برنامج الاستيقاف المروري بالعين .
- برنامج لغة التخاطب المروري بالعين .
- برنامج السلامة المرورية بالعين .
- برنامج سلامة الاطارات بابو ظبي .
- برنامج سلامة تحميل الشاحنات المقدم بالمملكة العربية السعودية .
- برنامج إستشعار وإدراك مصادر الخطر وتفاديه أثناء القيادة المقدم للجمهورية العربية السورية .

فإلى كل مواطن مصري وعربي يرغب في الحصول على تلك المعرفة ودراساتي وبراءة الإختراعات المرورية والمسجلة محليا وعالميا أهدى خلاصة هذا الفكر وخبرة عملي طيلة خمسة وثلاثون عاما من العمل بالمرور والتدريب محليا ودوليا لتكون له نبراساً يضئ له الطريق، وعوناً له ولمصرنا في حل مشكلة المرور سواء في حياتي أو بعد مماتي عسى الله أن يتقبله خالصا لوجهه الكريم.

والله وحده المقصود وهو الموفق المعبود ،،

مع تحيات
السيد الشريف اللواء

يسري محمد محمد الروبى

الباب الأول

قواعد و اداب المرور

الفصل الأول: الحاجة إلى مـــدارس تعلـــيم قيـــادة الســـيارات وتطورها.

الفصل الثانـي : قواعد و آداب المرور.

تمهيد

المرور مشكلة إنسانية

مع تطور الحضارة الحديثة،وثراء الحياة الإنسانية بما أنتجته هذه الحضارة من معدات وأدوات تكنولوجية متقدمة،وما اقتضته التغيرات الاقتصادية والاجتماعية من تزايد حاجة الإنسان إلى الانتقال من مكان لآخر بسرعة ومرونة للسعى وراء مصالحه،وتحقيق طموحاته التي لا تقف عند حد.. ونظرًا للاستجابة الفورية من قبل المصانع المنتجة لكل أدوات هذه الحضارة، بما فيها من وسائل النقل بأنواعها،ومع تعقُّد المصالح وتشابكها وتشابهها في كثير من الأحيان،أصبحت عملية الانتقال من مكان لآخر-وبسرعة-ضرورة يومية في حياة كل إنسان يعيش على هذه الأرض..ونظرًا لأن رقعة الأرض محدودة،وأعداد البشر تتزايد يومًا بعد يوم وعامًا بعد عام ومع تكاثر أعداد الآليات والسيارات المتحركة على الطرق داخل المدن وخارجها،نشأت المواجهة الحادة بين مستعملي الطرق،سواءً كانوا ركبانًا أو مشاة،ومن هنا نشأت المشكلة المرورية،وأصبح لزامًا على أجهزة الدولة-أي دولة معنية-أن تحافظ على سلامة الناس وأمنهم،و اصبح لزامًا عليها أن تبادر إلى علاج تلك المشكلة.

أبعاد المشكلة عالميا

لكي نحدد أبعاد هذه المشكلة ونحدد حجمها التقريبي على مستوى العالم كله،يجدر بنا أن نلقى نظرة على آخر الإحصائيات التي أصدرتها الهيئات المتخصصة في موضوع المرور والسلامة، مثل منظمة الصحة العالمية وأن عدد السيارات المتحركة على الطريق حاليًا يُسبب من الدمار والخراب سنويًا ما يعادل ٥٠٠بليون دولار،وقد قام الخبراء بتقدير هذه المبالغ على أساس الخسائر المنظورة فقط ، أمَّا مِنْ حيث عدد الوفيات

والإصابات التي تحدث تباعًا لزيادة أعداد السيارات،فإن منظمة الصحة العالمية تُقدرأن عدد حوادث السيارات المُميتة قد أوْصَلَتْ أعداد الوفيات في عام ٢٠١٠ إلى٠٠٠٠٠ ٣ حالة وفاة،وأن عدد الإصابات البسيطة والمُقعِدَة قد تجاوزت٥٠٠ مليون إصابة..ومِنَ المؤسف حَقًّا أن قرابة ثلث هذا العدد-سواءً في القتلى أو الجرحى- هم من العناصر الشابة والمنتجة..وقد عجزت تلك المنظمات المتخصصة عن وضع التقدير المناسب للجوانب الأدبية والإنسانية في هذا الموضوع.

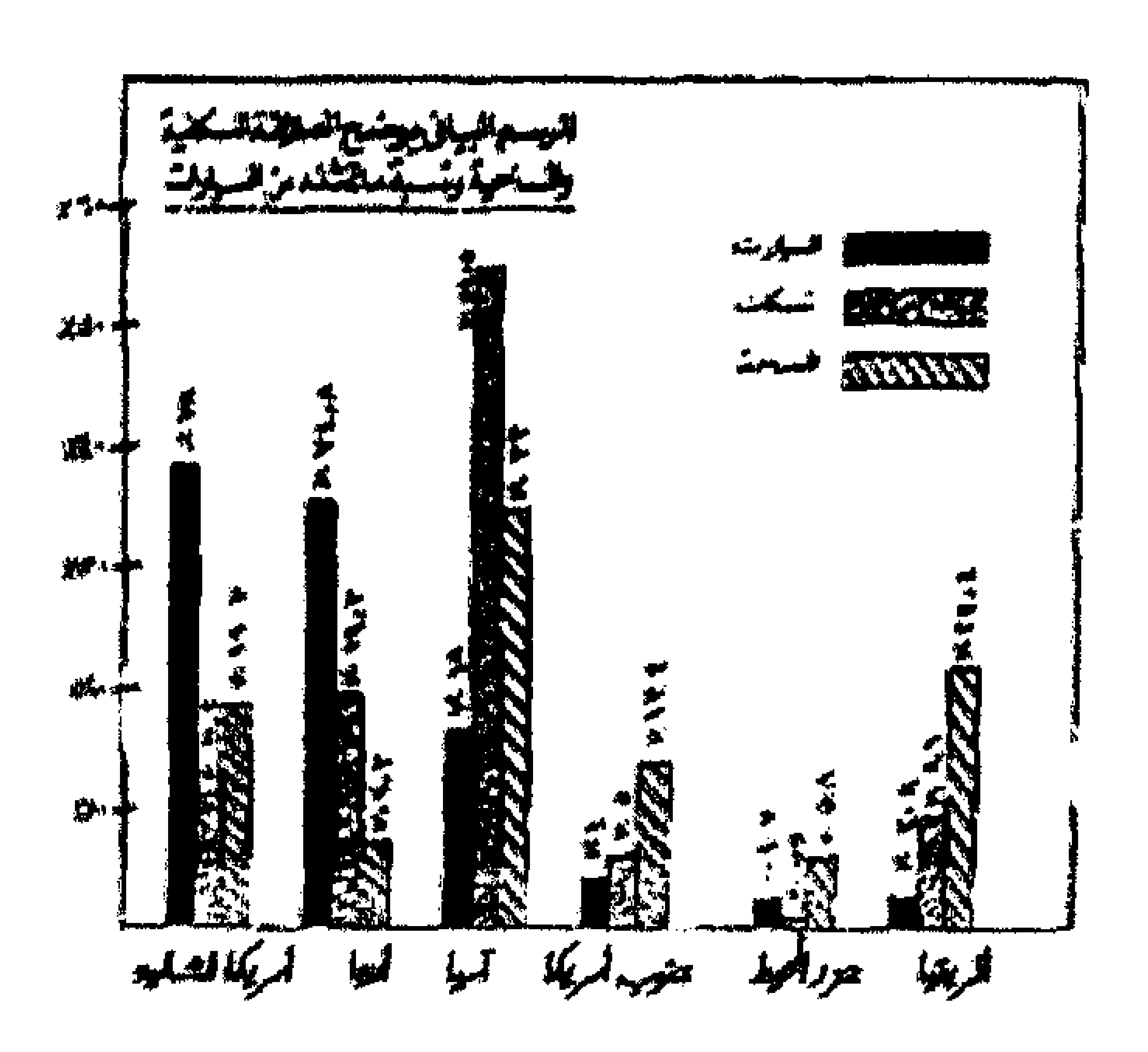
ولذا،فإن دراسة المرور أصبحت أمرًا بالغ الأهمية والحيوية لقطاعات كبيرة من البشر في جميع بلاد العالم ، كما أن دراسة أسباب المشاكل المرورية ونتائجها ومحاولة إيجاد حلول ناجحة لها،يجب أن تكون في مقدمة اهتمام كل مسئول عن سلامة الإنسان في أي مكان..وقد تعارف على أن حلول المرور السابعة تسمى بالحلول السابعة لحرف (E)،نظرًا لان أسماء جميع هذه الحلول إذا ترجمت إلى اللغة الإنجليزية تكون جميعها بادئة بحرف :(E)

الحل الأول : التعليم بالمرور.
الحل الثاني : هندسة المرور وتطورها.
الحل الثالث : تطوير لقانون المرور ليناسبه.
الحل الربع : البيئة وعلاقتها بالمرور.
الحل الخامس : الاقتصاديات وعلاقتها بالمرور.
الحل السادس : تساوي الجميع أمام قانون المرور.
الحل السابع : إستخدام التكنولوجيا المتقدمة.

هذا،وقد كان-لفترة قريبة-حلول المرور هي الثلاثة الأولى فقط، وقد تم إدخال الحلّيْن الرابع والخامس قريبًا.ولابد أن تسير أي دولة مهتمة جديا بحل مشكلة المرور الخمسة متوافقة ومن الحلول

الأولى كما ذكرنا تعليم قيادة السيارات حيث اصبح وجود مدارس لتعليم القيادة ضرورة حتمية ولابد من تطورها حسب

اسلوبها للعصر هذا حسب التطور الهائل الذي نراه بالسيارات الآن.



الفصل الأول

الحاجة إلى مدارس تعليم قيادة السيارات وتطورها

منذ أن بدأ خبراء صناعة السيارات في العالم يفكرون في الوسائل والطرق التي تشجع الناس على استعمال السيارة وشرائها ورجال المرور وخبراؤُه يحاولون عن طريق تعليم القيادة السليمة الإقلال من عدد الحوادث الناتجة عن استعمال السيارة . و لم يكن تعليم قيادة السيارات في البداية منظمًا أو يسير وفق برنامج مدروس،و إنما كان تعليمًا اجتهاديًا لا يخضع لرقابة أو برنامج محدد،وذلك خلال الفترة من سنة ١٩٢٠م إلى ١٩٣٠م،والتي بدأ بعدها تطوير فكرة تعليم قيادة السيارات وإدخالها بالمدارس العامة.وكانت أول مدينة في العالم تدرس هذه المادة وفق برنامج ومنهاج دراسي محدد هي مدينة(بيرجن) بولاية (نيوجيرسى) ثم تلتها المدرسة الثانوية (بستيت كولج بولاية بنسلفانيا الأمريكتين) خلال عام ١٩٣٣ ــ ١٩٤٣م،وذلك بفضل الجهود التي بذلها كل من (الدكتور /هيربرت ستاك ، والبرفسور / أمور بثارت)، لخبرتهما الطويلة في هذا المجال،ونظرتهما العميقة فى أن تعليم قيادة السيارات هو الحل الرئيسي في تقليل عدد الحوادث والتخفيف من آثارها الضارة.وأخذ هذا البرنامج في التطوُّر وبدأت كثيرٌ من الدول تتبناه.

وكانت مصر في طليعة الدول العربية التي قامت بافتتاح مدارس لتعليم قيادة السيارات،وذلك تمشيًا مع قرارات مؤتمر فيينا عام ١٩٦٨م، والمؤتمر العربي الأول للمرور،المنعقد بالقاهرة خلال الفترة من ٢٠مايو إلى الخامس والعشرين منه لعام ١٩٧٢ م بشأن إنشاء مدارس لتعليم قيادة السيارات والتوسع فيها،ليتعلم فيها السائق فن أصول القيادة حسب أحدث طرق التعليم بالأجهزة العلمية الحديثة،وبعد تَعَلُّمِهَا بالقدر الكافي يُقتصر صرف رخص القيادة على خريجي هذه المدارس . وقد دخلت جمهورية مصر العربية منذ أكثر من خمسة عشر عاماً مرحلة

تعليم القيادة بالكمبيوتر،و يشرفني أني كنت أول خبير لهذه الأجهزة، والدارس بمعهد"بنهمنتون" بالولايات المتحدة الأمريكية لتدريب الأطقم التي ستقوم بالتعليم على هذه الأجهزة،وكذا إصلاح هذه الأجهزة ووضع البرامج الخاصة بها.

أمَّا عن الأسس التنظيمية والفنية لمدارس تعليم قيادة السيارات وفقا لأحدث النظم العالمية لمدارس تعليم القيادة فهي كما يلي:

١ - إتاحة فرص تعليم القيادة السليمة لأكبر عدد من الراغبين فيها
٢ - توفير قسط كبير من المعلومات الفنية والعلمية عن السيارات وكيفية قيادتها.
٣ - إتاحة الفرصة لطالبي رخص القيادة من الحصول على قدْر كافٍ من المعلومات عن أنظمة ولوائح المرور.
٤ - وضع برنامج دراسي نظري وعملي وميداني يتناسب مع نوع الرخصة المطلوبة.
٥ - توفير وسائل الإيضاح لإتاحة فرص تعلُّم القيادة لمن لا يجيد اللغة العربية أو الأميين.
٦ - تجهيز المدارس بأحدث ما وصل إليه العلم من وسائل التدريب لتعليم قيادة السيارات،بما في ذلك ميدان التدريب.
٧ - مراعاة تناسب الرسوم الدراسية مع المستوى المعيشي للغالبية العظمى من المواطنين،تلافيًا لأي إرهاق مادى.
٨ - تحديد أوقات دراسية مختلفة تتلاءم مع ظروف الدارسين.

هيئة التدريس والإدارة والبرامج والمناهج الدراسية في مدارس تعليم قيادة السيارات

يجب العناية باختيار نوعيات ممتازة من القائمين على إدارة المدرسة والتدريس بها،لأن عليهم مسئولية تحقيق الهدف العام من إنشاء تلك المدارس،وهو تهيئة السائق فنيًّاوسلوكيًّا على القيادة

السلمية ويجب أن تتكون إدارة المدرسة وهيئة التدريس فيها من التخصصات التالية:

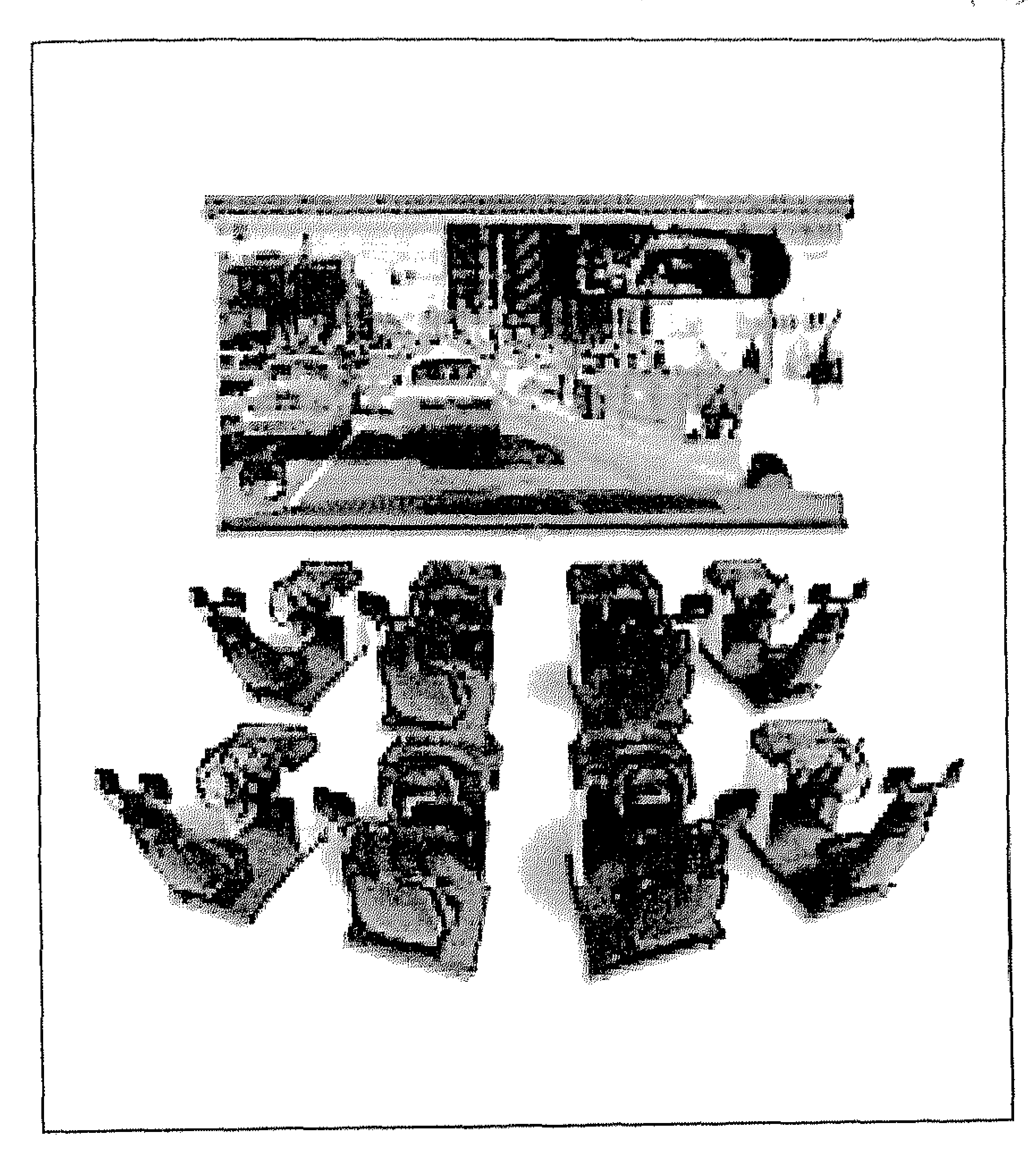
١ - مدير مسئول على مستوى قيادي وإداري ممتاز ،يتعامل مع جميع الجهات المعنية بما في ذلك الإدارة العامة للمرور ، شعبة إدارة وشعبة المرور المختصة.
٢ - متخصصين فنيين في تعليم قيادة السيارات عمليًا.
٣ - متخصصين فنيين في تعليم ميكانيكا السيارات.
٤ - مدرسين لنظم ولوائح المرور ،وقواعد وإشارات المرور.
٥ - موظفين إداريين لشئون الطلبة،والاستقبال،والشئون المالية.
هذا ويجب إعلام الإدارة العامة للمرور ،وإدارة أو شعبة المرور المختصة بأسماء ومؤهلات العاملين بالمدرسة.
المناهج الدراسية:

يجب تدريس المواد التالية بعناصرها الموضحة لتهيئة السائق لاستيعاب المفهوم الكامل للقيادة السليمة،من أجل تخفيف عدد الحوادث:

١ - السيارة وأجزاؤها وطريقة قيادتها:-
(أ) فهم الطالب لأجزاء السيارة،ووظيفة كل جزء وعلاقته بالجزء الآخر.
(ب) شرح عدادات القياس بأنواعها ووظائفها.
(ج) شرح أجهزة الفرامل الهيدروليكية واليدوية.
(د) شرح دورة التبريد والزيت والوقود.
(ه) شرح للصيانة اليومية والوقائية.
(و) شرح للأعطال الخفيفة المتكررة وكيفية إصلاحها.
٢ - القواعد الأساسية للقيادة:
(أ) ما يجب القيام به قبل الدخول إلى السيارة.
(ب) ما يجب القيام به قبل بدء القيادة.
(ج) تشغيل السيارة.
(د) بدء السير.

(ذ) الدوران بالسيارة.
٣ - أسلوب القيادة الصحيحة:
(أ) القيادة وسط الخط.
(ب) التغيير من خط إلى آخر.
(ج) الوقوف استعدادًا للدوران إلى اليمين أوللدوران إلي اليسار.
(د) ضبط السرعة طبقا لإشارات تحديد السرعة.
٤ - دراسة علامات و إشارات المرور:
(أ) معرفة مدلول الإشارات الإرشادية والتحليلية والإعلامية.
(ب) معرفة الإ شارات الضوئية.
(ج) معرفة الإشارات الأفقية.
(د) معرفة أنظمة ولوائح المرور،والمخالفات والعقوبات المترتبة عليها.
٥- النتائج المترتبة على حواداث المرور:
(أ) معرفة الخسائر المادية والبشرية لحوادث المرور.
(ب) إعطاء إحصائيات لحوادث المرور.
(ج) مسببات هذه الحوادث وطُرق الوقاية منها.
٦ - القيادة الوقائية:
(أ) المسافة التي يجب تركها بينك وبين السيارة التي أمامك.
(ب) قواعد التجاوز الصحيح.
(ج) السير للخلف.
(د) إيقاف السيارة على المنحدرات والمرتفعات.
(و) قواعد السير خارج المدن ليلاً.
(ز) حدوث خلل مفاجئ في الفرامل.
(ح) التصاق دَوَّاسة البنزين.
(ط) إنفجار أحد الكفرات بالإطار.
(ن) حريق في محرك السيارة.
٧- الإسعافات الأولية :-
(أ) التعريف بالإسعافات الأولية وقواعدها.

(ب) حالات تضميد الجروح-الكسور -الحروق.
(ج) حالات الاختناق وصعوبة التنفس،واستعمال التنفس الصناعي.
(د) استعمال وسائل إطفاء الحريق بالسيارات.
(و) الصدمات النفسية والعصبية الناتجة عن الحوادث.



صورة لجهاز تعليم القيادة بالكمبيوتر (السيميليتور)

الفصل الثاني

قواعد وآداب المرور

إذا تكلمنا عن آداب وقواعد المرور فنحن نفضل تسميتها بآداب المرور أكثر منها قواعد أو قوانين وضعية محددة،لأن القانون لا يتدخل بين أطراف العلاقة المرورية إلا إذا فقد الحد الأدنى من الذوقيات والفن في التعامل بينهما.ونحن أعني الشعب المصري،وهو أحد الشعوب العربية-شعب مجامل بطبيعته في إيثار الغير على نفسه،فإذا دخلنا من مدخل الإيثار والمجاملة بيننا بأن يؤثر بعضنا على بعض،فإننا للأسف الشديد-نفتقد هذه السمة في التعامل بين أطراف العلاقة المرورية.رغم أن هذا مخالف لجميع الديانات ومنها الديانة الإسلامية.

فإذا نظرنا إلى الديانات السماوية الشريفة نجد أنها اهتمت اهتمامًا واضحًا بحقوق المارّة والمرور، وحقوق الطريق،ودعت إليه دعوة صريحة. فإذا بحثنا في التوراة نجد النص الواضح الذي يقول:"قف وتأمل الطريق". وإذا بحثنا في الإنجيل نجد النص الواضح الصريح الذي يقول:"اسلكوا بلباقة وترتيب". وإذا بحثنا في القرآن الكريم نجد أنه اهتم بهذا في كثير من المواضع،ففي سورة لقمان قال تعالى،أعوذ بالله من الشيطان الرجيم



﴿ ولا تمش في الأرض مرحا إن الله لا يحب كل مختال فخور * واقصد في مشيك ﴾

[سورة لقمان-الآيتان ١٨ و١٩] أي توسط واعتدل في هذا المشي

وفي سورة الإسراء قال تعالى:﴿ ولا تمش في الأرض مرحا

إنك لن تخرق الأرض ولن تبلغ الجبال طولا﴾ ،[الإسراء:٣٧]
وغير ذلك من الآيات التي تضمن آداب وقواعد المرور

وقد اهتم سيد الخلق سيدنا رسول الله صلى الله عليه وسلم بهذا الأمر،ونجد ذلك جليًا في أحاديثه صلى الله عليه وسلم،فقال عليه الصلاة والسلام في بيان حق الطريق: " إيَّاكم والجُلوسُ في الطُرُقات.. فقالوا مالنا بُدٌّ،إنَّمَا هي مجالسنا نتحدثُ فيها,فقال:فإذا أبيتم إلا المجالس فاعطوا الطريق حقَّها,قالوا:وما حق الطريق؟ قال رَدُّ السلام،والأمر بالمعروف،والنهي،عن المنكر – وغَضُّ البَصَر،وكف الأذى" [رواه البخاري ومسلم وأبو داود.]

وقال صلى الله عليه وسلم " لا يحلُّ لمسلمٍ أنْ يُرَوِّعَ مسلمًا" [رواه أبو داود]

وقال صلى الله عليه وسلم " إن الإيمانُ بضعٌ وسبعون شُعْبَة,وفي قول آخر:بضعٌ وستون شعبة أوَّلَهَا:قولُ لا إله إلا الله،وأدْنَاهَا:إماطةُ الأذى عن الطريق,وإنَّ الحياءَ أحَدُ شُعَبِ الإيمان " صدق رسول الله صلى الله عليه وسلم.[رواه البخاري ومسلم والنسائي في الإيمان]

كما أن أقوالَ الصحابة في هذا المجال كثيرة..إقرأ معي ماقاله عمر بن الخطاب رضي الله عنه:" أخشى أنْ يُسْألَ يوم القيامة عُمَرُ لو عثرتْ دابةٌ في الشام.لماذا لمْ يُمَهِّدْ لها عمرُ الطريق؟" لذا نجد أن الدعوة بتقوى الله عز وجل بالنسبة لصاحب الديانة السماوية تكفيه عن قانون المرور وزيادة،حيث إنَّ الشرائع السماوية جاءت بما لَمْ ولن يأتِيَ به قانون وضعي..حيث أمرت بإفشاء السلام،وإماطة الأذى عن الطريق،وغَضِّ البصر،وهذا لم يأمر به قانون وَضْعِيٌّ،بالإضافة إلى أن المُراقِبَ في القانون السماوي..هو الله-عَزَّ وجل-الذي لا يغيب،والذي يعلمَ السِّرَّ وأخفى أما القانون الوضعي فالمُراقب فيه يغيب..

وإذا تساءلنا:متى ظهرت الحاجة إلى قانون وضعي للمرور؟.

ظهر اول قانون فى البشرية للمرور عند قدماء المصريين عند اختراع العجلة الحربية وكذا باختراع مراكب الشمس وهذا ثابت بالتاكيد علي جدران المعابد

ولكنه ظهر جليا بالتأكيد عند اختراع المركبة،أمَّا قبل ذلك فلا حاجة للسير بالدواب أو بالأقدام لقانونٍ للمرور..وكان ذلك على سبيل التحديد في إنجلترا وقت اختراع السيارة البخارية،والتي صَاحَبَها صدور أول قانون للمرور في العالم،وهو قانون العَلَم الأحمر الذي كان يجبر قائدي هذه المركبات المستهجنة في ذلك الوقت،والتي كانت سرعتها لا تزيد على (ثلاثة أميال / ساعة) أن يسير أمامها أَحَدُ الأشخاص حاملاً علماً أحمرَ ليُحَذِّرَ المارَّة من هذه الآلة المستهجنة ليفسح لها الطريق،حيث كانت وسائل الفرملة التي تحدُّ من سرعة المركبة ليس لها من المقدرة التي عليها الآن..حيث كان الذي يسير بسرعة معتدلة يقطع اكثر من (اربعة اميال/ ساعة).

ثم تطورت السيارة من السيارة البخارية إلي السيارة ذات الاحتراق الداخلي،وتطورت وسائل الفرملة،ونتج عن ذلك زيادة السرعات،مع زيادة مقدرة السيارة،ومن ثم تطوَّر معه أيضًا القانون الذي يحكم هذه العلاقة من قانون العَلَم الأحمر إلي ما يناسب كُلَّ بلدٍ من البلدان من قانونٍ محليٍّ للمرور.

ثم بعد ذلك إخترقت علاقة السيارة القواعد المحلية لكل بلد لتصبح علاقة دولية بمرورها في أكثر من بلد محليٍّ،مما دَعَا إلى وجود قانون عالمي يحكم علاقة السيارة وقائدها عند السير أو المرور في أكثر من بلد تُحْكَم بأكثر من قانون محليٍّ،لذا نشأت المعاهدات والمؤتمرات الدولية التي نظمت هذه العلاقة،وكان من نتائجها الاتفاقيات الدولية المنظمة لقانون المرور،والاتفاقات

العربيــة أيضـًا..ومصـر هــي إحـدى الـدول الحاضـرة لهـذه المؤتمرات،والموقعة على هذه المعاهدات،والتي كـان من نتائجها رخصة القيادة الدولية.

أمَّا عن العلامات الدولية المُنَظِّمة لسير قائد السيارة-والسيارة-عند المرور فـي أكثر من بلدة قلّها قـانون محلـيٌّ يحكمها،وسـوف نُقدِّمُ شرحًا لعلامات المرور الدولية ومعاهداتها فيما بعد.

ويبين الرسم التالى بعض اشكال المركبات المرورية

ما هو المطلوب من قائد السيارة عند جلوسه على مقعد السيارة أمام عجلة القيادة

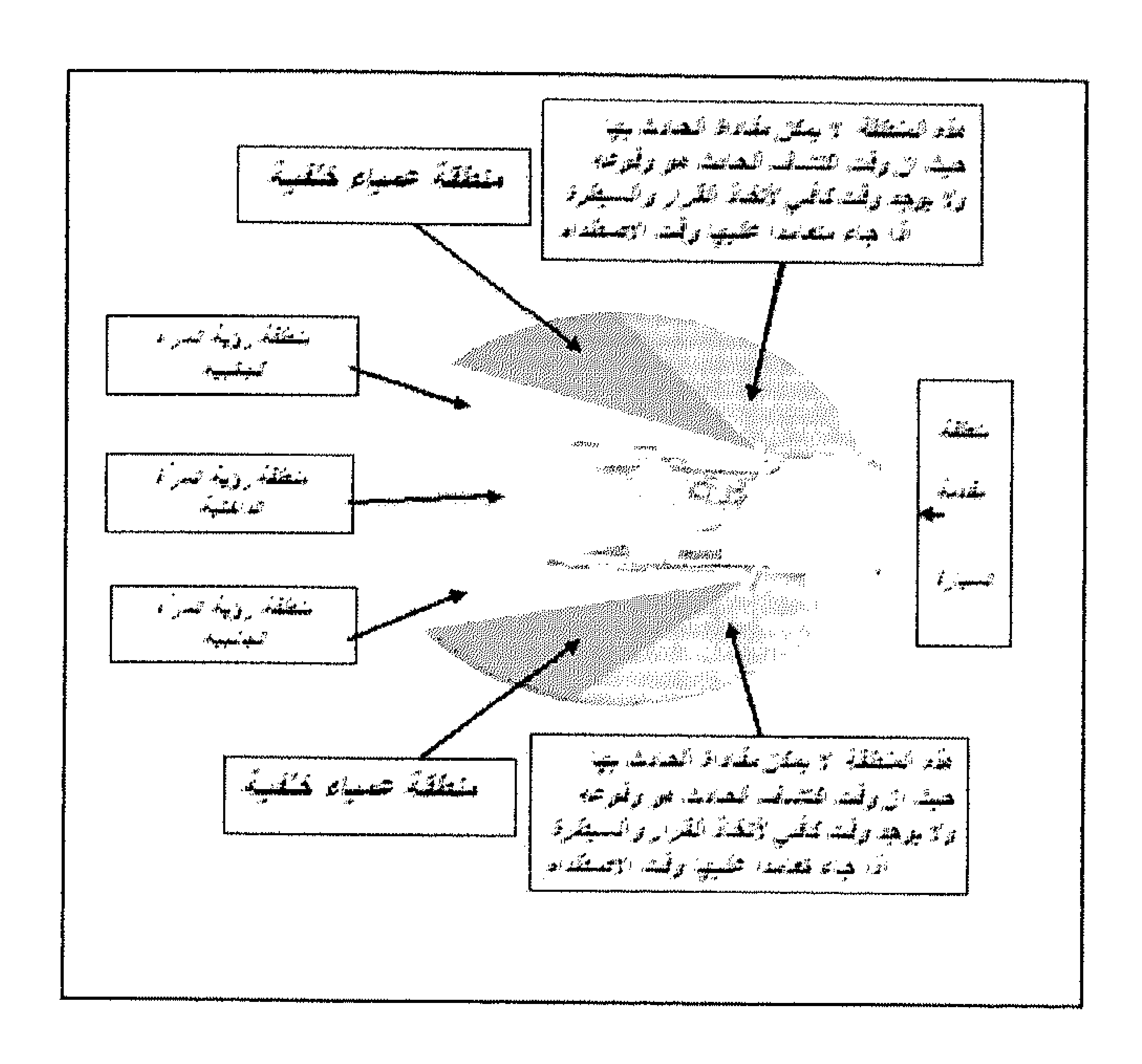


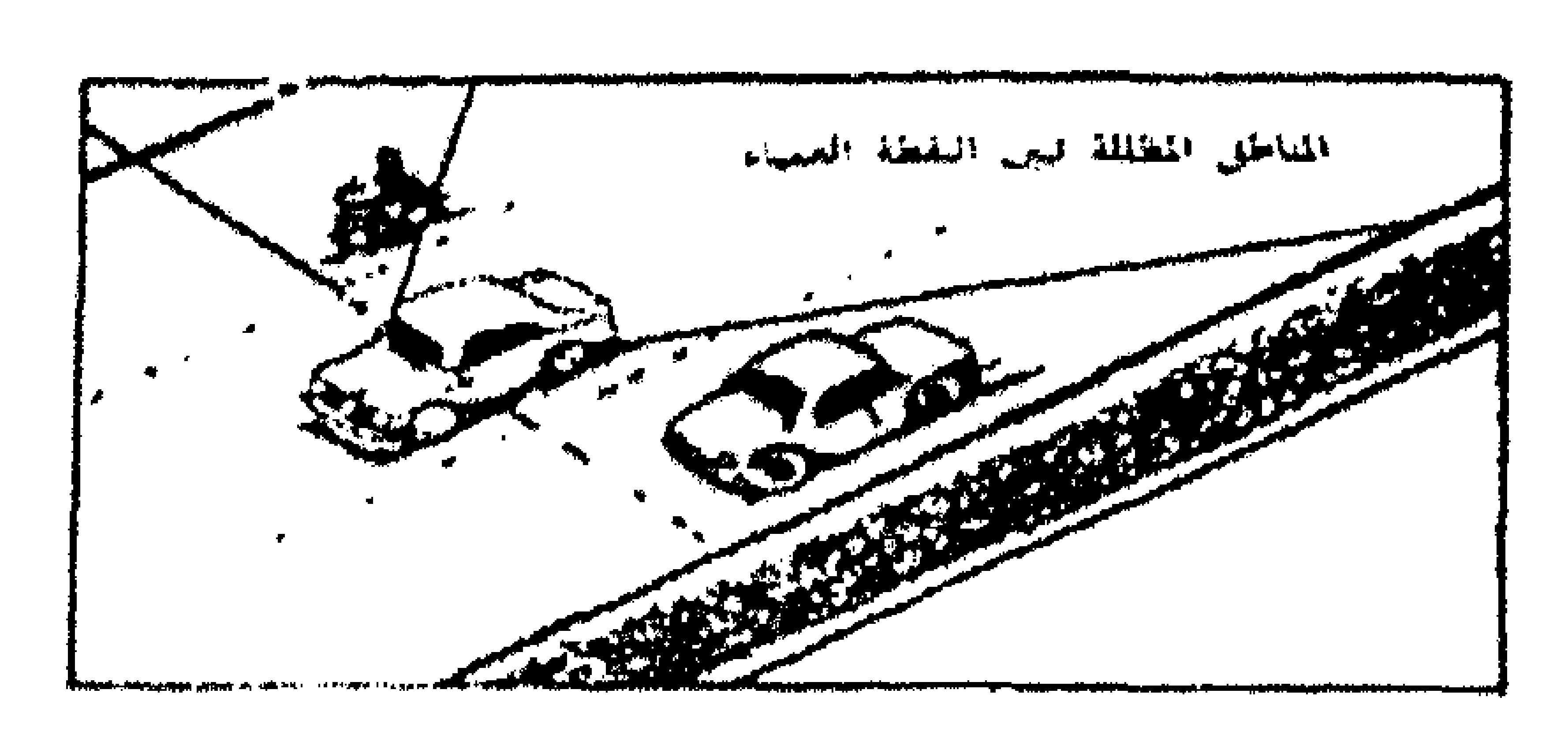
بادىء ذي بدء نقول: إن القيادة عبارة عن أفعال تصدر من بعض قائدي السيارات، ولابد أن يعقبها رد فعل من بقية (مستخدمي الطريق)، وإذا لم يكن رد الفعل هذا في الزمان والمكان المناسبين لكانت الحادثة.

وعندما نقول (مستخدمي الطريق) هنا فإننا نعني كل من له الحق في إستخدام هذا الطريق حتى لو كان فردًا يسير على دابة،أو على دراجة،أو على قدميه،إذا كان القانون يسمح له باستخدام هذا الطريق عندئذٍ يكون له حقوق وعليه واجبات لابد أن يلتزم بها حيال إستخدامه لهذا الطريق.

لذا نجد الإجراءات العلمية للقيادة مسلسلة كالآتي:

اولاً : لابد من مراقبة منتظمة هادئة مستمرة لجميع نقاط المحيط الواقع فيه عجلة القيادة للسيارة : النصف الأمامي من هذا المحيط تتم مراقبته بواسطة النظر المباشر له ..و النصف الخلفي من هذا المحيط تتم مراقبته بواسطة المرايا.. فمرآة الجانب الأيمن تُظهر ماخلفها، ومرآة الجانب الأيسر أيضًا تظهر ما خلفها .. أما المرآة الداخلية للسيارة فهي تظهر ما بين المرآه اليمنى والمرآه اليسرى،ما عدا ما هو خلف الرأس،ويسمى بالبقعتين العمياوَيْن في النظر خلال المرآه وهذا . يوضحه الشكل الآتي





المناطق المُظلّلة تبين البقعتين العمياوَيْن الخلفيتين

لذا تتطلب تغطية البقعتين العمياوين الخلفيتين من قائد السيارة النظر اللّحْظي الخاطف المباشر لهما لتغطيتيهما،ومثال ذلك: إذا كان قائد السيارة على جانب الطريق وتريد الدخول فى نهر الطريق فلابد من تغطية البقعة الخلفية اليسرى،وإذا كان فى نهر الطريق ويريد ان يلتزم بجانب الطريق فلا بد من تغطية البقعة العمياء الخلفية اليمنى واضعًا فى الإعتبار العام أنه لا يتم التركيز على أحدى نقاط محيط هذه الدائرة المطلوب تغطيتها أثناء القيادة،لأنه سيكون على حساب بقية أجزاء المحيط المطلوب تغطيته أثناء القيادة،وإلا سيكون أولَ سبب فى حدوث الحادث،ومثال ذلك إذا جَذَبَ انتباه سائق أثناءَ القيادة حادث أو مصابًا وشده حب التطلع والفضول إليه.

ثانياً: إذا تمت المراقبة الجيدة فلا بد من إكتشاف الأخطار التى يمكن التعرض لها أثناء القيادة بالطريق. وهذه الأخطار لن تخرج عن ثلاثة أخطاء إفتراضية:إمًّا أن تكون السيارة قادمة من الأمام وجهًا لوجه مع قائد السيارة،او قاطعة خط سير قائد السيارة،أو متخطية سيارته.

ثالثاً : لابد من ترتيب هذه الأخطار حسب أولوية الخطورة فإذا إفترضنا ان قائد السيارة يسير بسرعة مقدارها (٤٠ كم / ساعة) فى إتجاه الأمام،والخطر القادم وجهًا لوجه معه عبارة عن سيارة تسير بسرعة (٦٠كم / ساعة) مقتربة منه،والخطر الثانى سيارة مقاطعة له من الامام تسير بسرعة (٦٠كم /ساعة) قاطعة خط

سيره،والخطر الثالث سيارة متخطية إيَّاه من الخلف تسير بسرعة (٦٠ كم / ساعة) فيكون ترتيب هذه الأخطار بالنسبة لقائد السيارة الذى يسير بسرعة (٤٠ كم /ساعة) حسب أولوياتها كالتالى:

الخطر الأول: هو السيارة المقتربة من الأمام بسرعة (٦٠كم/ساعة) لأنه سيكون معدل إقترابها للحادث بسرعة (١٠٠كم/ساعة)، وهي عبارة عن مجموع سرعتي الاقتراب (٦٠كم/ساعة + ٤٠ كم/ساعة = ١٠٠كم/ ساعة).

الخطر الثاني: هو الخطر المقاطع له من الأمام،حيث أنه متعامد على قائد السيارة،فإذا إصطدم بالسيارة الأمامية يكون (بسرعة ٤٠ كم/ساعة)،وإذا اصطدم قائد السيارة الأمامية به سيكون (بسرعة ٦٠ كم/ساعة).

الخطر الثالث: هو الخطر المتخطي لقائد السيارة من الخلف بسرعة (٦٠كم/ساعة)،وقائد السيارة بسرعة (٤٠كم/ساعة)،فتكون سرعةالإصطدام (٢٠كم/ساعة)،وبذلك يكون ترتيب الأخطار كما هو مُنَوَّهٌ عنها سالفًا.

رابعا: لابد من إعداد خطة لكل من هذه الأخطار،لكيلا يتحول هذا الخطر المحتمل من خطر إحتماليٍّ إلى خطر حقيقي يكون قائد السيارة طرفًا فيه،وهذه الخطة بسيطة إذا إتُّخِذَ القرارُ فيها في الوقت المناسب،وسيتخطى قائد السيارة جميع هذه الأخطار بسهولة ويُسْر.

ومثال ذلك: إذا تكلمنا بالنسبة إلى الخطر القادم من الأمام،فإنْ كان نهارًا فيكفي التنبيه بآلة التنبيه أو بالأنوار الخاطفة،وعَلَى كُلٍّ واحد مِّن قائدي السيارتين انْ يأخذ يمين الطريق،فيمكنه التخطّي وعدم الاصطدام .. أو ينتظر أحد قائدي السيارتين في المكان المتسع ليُفسح الطريق،وذلك بإعطاء النور العالي بالانتظار في المكان الفسيح.أمَّا بالنسبة للقادم المُقاطِع الأمامي،فيمكن الانتظار لحين تخطيه،أو يمكن لقائد إحدى السيارتين الإسراع لعدم تمكن القائد

الآخر من اللحاق به أو الاصطدام. أما بالنسبة للمتخطي من الخلف فيمكن لقائد السيارة الأمامي أن يفسح له الطريق إذا كان الأمام خالياً من اي سيارة أخرى قادمة،لأن المجاملة في القيادة شئ واجب،ويجعل عملية القيادة عملية سَلِسَة ومامونة،أمَّا إذا كان الاتجاه غير خالٍ فلابد أن يشير لقائد السيارة الخلفية بعدم التخطي حينئذٍ ولابد أن يستجيب قائد السيارة الخلفية لهذه الإشارة.

خامسا : لابد من تنفيذ الخطة المعدة ذهنيا على واقع الطريق متوافقة في الزمان والمكان .

وعمومًا فهناك قواعد عامة ودولية لاستخدام حق الأولوية في الطريق ألا وهي:

١ ـ عدم استخدام قائد السيارة لِحَقِّهِ في الأولوية إلاَّ إذا تأكد أن جميع مستخدمي الطريق قد تنازل عن هذا الحق لصالحه.
قد يتنازل أحد مستخدمي الطريق عن حقه في الأولوية عند تجاوز الغير لهذا الحق،ولكنَّ هذا التنازل يكون لصالح المتنازل،لكيلا يكون طرفًا في الصدام، وليس لصالح الغير..ومثال ذلك: إذا تجاوز الإشارةَ الحمراء أحَدُ قائدي السيارات فيجب على الموجود في الاتجاه الآخر ذي الإشارة الخضراء ان ينتظره.
عَلَى قائد السيارة ان يَحْذَرَ دائمًا خطأ الغير،لأنه قد يدفع ثمنَ خطأ الغير أكثر من المُخطئ نفسه،برغم عدم خَطَئِهِ.
ومن هنا نرى-بعد استعراض ما تقدم من الإجراءات العلمية للقيادة-أن رجل المرور إذا تَواجَدَ بالشارع أخَذَ على عاتقه أربعة أخماس عبء عملية القيادة،حيث إنه يراقب ويكتشف الأخطاء،وهو الذي يقوم بترتيبها،وهو الذي يعطي القرار لينفذه قائد السيارة، أمَّا إذا لم يتواجد فجميع الإجراءات السابقة يجب أن أتولاها بنفسي كقائد سيارة،وتكون حلقة تنظيم التعاون بيني وبين مستخدمي السيارات الأخرى ومستخدمي الطريق هي الأنوار المرورية الموجودة بالسيارة،وهي كالآتي:
نور الموضع : ولونه في الأمام أبيض،وفي الخلف أحمر،

وهو الذي يحدد وضع السيارة على الطريق ونوعها،ويوضح نوعها إذا كانت مغادرةً أو آتية من شكله،ويُسْتَخْدَمُ بعد الغروب،أوفي الأماكن الموجود بها رؤية منخفضة،أو شبورة أو ضباب في النهار

نور التقابل : ولونه أبيض،وينقسم ما إلى:

ا- النور (الواطي)،وهو الذي يناسب على الأرض حتى مسافة ٢٠٠ متر تقريبًا .

ب- النور العالي (المبهر) وهو الذي يكشف ما بعد النور (الواطي)حسب قدرة شدة الفوانيس الخاصة بالسيارة، ويُستخدم في الاماكن غير المضاءة بالمدينة وخارج المدينة وسيُشار إليه بالرسم والشرح في الباب الخامس.

نور اتجاه السيارة : ولونه أصفر كهرماني،وينقسم إلى:

ا-اتجاه يمين.

ب-اتجاه اليسار.

وسوف نفرد له شرحاً في قواعد الانعطاف

نور الحالات الطارئة على القيادة : ولونه أصفر كهرماني، ويتجه إلي اليمين و اليسار معًا،وسوف نقدم له شرحا فيما بعد شرحه.

نور الفرامل : ولونه أحمر،وينقسم إلى شقين:

(أ) نور فرملة الخدمة العمومي،وهو الذي يَظْهَرُ بالضوء الأحمر في الخلف أثناء الضغط بالقدم على الفرامل،ويختفي عند رفع القدم عن الفرامل.

(ب) نور فرملة اليد،ويظهر على تابلوه القيادة ليُحَذِّر من عدم استخدام السيارة وفرامل اليد مشدودة لكيلا تفسد،حيث إن قائد السيارة يلجأ إليها عند تلف فرملة الخدمة العمومي المُفاجِئ وقد يستمر إنذار نور فرملة اليد على تابلوه القيادة برغم إنزالها،فيكون سببه نقصان زيت الفرامل بالخزنة،أو انتهاء عمر تيل الفرامل،وعند إنزال فرامل اليد أو زيادة الزيت أو تغيير التيل يختفي النور من على التابلوه.

نور الرجوع الي الخلف:ولونه أبيض،فهو يُضاء عند وضع يد النقلات في حالة الرجوع للخلف لكي يُضيئ ما خلف قائد السيارة أثناء الرجوع،وينذر القادمين خلفه بأن السيارة في حالة رجوع .

هذا ولا يجوز أن تُوضَع أيٌّ أنوار خلاف هذه الأنوار،ولا بألوان تخالفها،لأن كل نور من هذه الأنوار له لونه الخاص ومدلوله الذي يُفهم منه من بقية مستخدمي الطريق الحالة التي عليها قائد السيارة فلا يجوز استخدام أنوار في الأمام خلاف النور الأبيض،أو اي لون في الخلف مخالفٍ لِلَّوْن الأحمر ،أو لون الإشارة.

وهناك من يضيف الى هذه الانوار بعض التسميات الفرعية الاخرى مثل ،نور الاجناب ،ونور اللوحة المعدنية ولكنى ارى أنها تسميات فرعية لما سبق شرحه .

وتعتبر هذه الأنوار في منتهى الأهمية بالنسبة للغة التخاطب المرورية بين مستخدمي الطريق وبعضه والتى سنتناولها فيما بعد.

الباب الثـانى

بدء السير

الفصل الاول : الواجبات السابقة قبل دخول السيارة
الفصل الثانى : الواجبات السابقة لقيادة السيارة.
الفصل الثالث : بدء تشغيل المحرك.

الفصل الأول

الواجبات السابقة قبل دخول السيارة

يجب على السائق الجيد أن يلقى نظرة حول سيارتةقبل الدخول اليها وذلك لأكتشاف الاتى :-

*حالة الاطارات ومراعاة نفخها أو إصلاحها .

*حالة الفوانيس الامامية والخلفية والاجناب .

*حالة الزجاج الامامى والخلفى والاجناب .

*حالة الابواب وغطاء الشنطة والكبود .

*حالة الارضية اسفل السيارة وما أذا كانت بها سوائل من زيوت وما هو نوع هذا الزيت هل زيت موتور أو زيت فرامل أو زيت هيدروليك أو زيت ثقيل أو زيت خفيف أو وقود أو حامض سائل أومياه صافية أو بها صابون سائل ،فكل هذه المشاهدات تدل على نوع العطل بالمركبة وتسهل للاستدلال على العطل وسرعة الاصلاح .

فمثلا المياه إإذا كانت بها لون تدل على أنها من الريداراتير وإذا كانت صافية تدل على أنها من المكيف وأذا كانت حامضية تدل على أنها من البطارية وأذا كانت بها صابون تدل على أنها من المساحات وكذلك يدل الوقود على تسربه من خزان الوقود أو الوصلات الخاصة به وكذا نوع الزيت يدل على مكان تسربه وهكذا فإن هذه النظرة السريعة نرى أنها مفيدة جداً لتتلافى حدوث شئ أكبر وكذا سرعة الاستدلال على العطل والعمل على سرعة الاصلاح .

الفصل الثانى

الواجبات السابقة لقيادة السيارة

وهى الواجبات التى يجب على السائق التعود عليها والقيام بها قبل مباشرته القيادة.

تعديل المقعد

ان مقعد السائق مزود بآله لتثبيته وتعديله وفقا لجسم الراكب وطوله ساقيه ولذا فإنه بالإمكان تحريكه الى الاتجاه الذى يؤمن راحة السائق ويمكنه من القيادة السليمة كما هو مبين بالشكل التالى.

مستوى مناسب

قبضة اليد فى وضع 9-15 ان كانت السيارة كبيرة واذا كانت السيارة صغيرة فيكتفي بوضع اليد 10-10 لعقارب الساعة

مرونة كافية لتحريك القدم

وضع متوازن

وضع حزام الأمان

قفل الأبواب

التأكد من ان جميع الأبواب مقفلة من الداخل وهذا يحقق فائدتين

الاولى : فى حالة وقوع حادث – لا سمح الله فإن الأبواب تكون أقل عرضة للفتح بتأثير الصدمة ، وبذلك تكون الفرصة أقل لقذف الراكب الى خارج السيارة.

الثانية : إن الراكب يكون فى مامن ممن قد يحاول دخول السيارة فى حالة وقوفها عند الإشارات الضوئية مثلاً.

تعديل المراتين (الداخلية والخارجية)

يجب أن يعدل السائق المرآة الداخلية بحيث يتسنى له مشاهدة حركة المرور من خلفه مباشرة من خلال النافذة الخلفية. ويجب أن يعدل المرآة الخارجية ليتمكن من مشاهدة الأماكن الواقعة إلى يساره وورائه وخلف السيارة ، وهى الأماكن التى يتسنى له رؤيتها بدون المرآه الجانبية أما بالنسبة للبقعتان العمياويتان الخلفيتان فقد سبق الإشارة إلى كيفية تغطيتهما فى الباب الأول.

ربط أحزمة المقاعد

فى حالة التصادم – لا سمح الله – فان أحزمة المقاعد تساعد على منع الراكب من الاصطدام بعجلة القيادة أو التابلوه أو الزجاج الأمامي للسيارة وكذلك تحميه من القذف به خارج السيارة أثناء الحادث وخصوصاً كرسى الاطفال كماهو بالرسم وسوف نفرد لوسائل أمان قائد السيارة ومن معه مؤلفا خاصا.



الفصل الثالث

بدء تشغيل المحرك

قبل تشغيل المحرك تأكد أن ميدالية مفاتيح السيارة ليس بها الإمفاتيح السيارة فقط لإن وجود مفاتيح كثيرة وذات وزن ثقيل يؤدى الى تلف مجموعة الكونتاك وبالتالى يتسبب فى حوادث أثناء السير

الخطوة الأولى : الخطوة الأولى فى القيادة العملية هى تشغيل المحرك ، وقبل أن تبدأ فى ذلك تاكد من أن فرامل الوقوف اليدوية مربوطة الآن إبدأ بتشغيل المحرك.

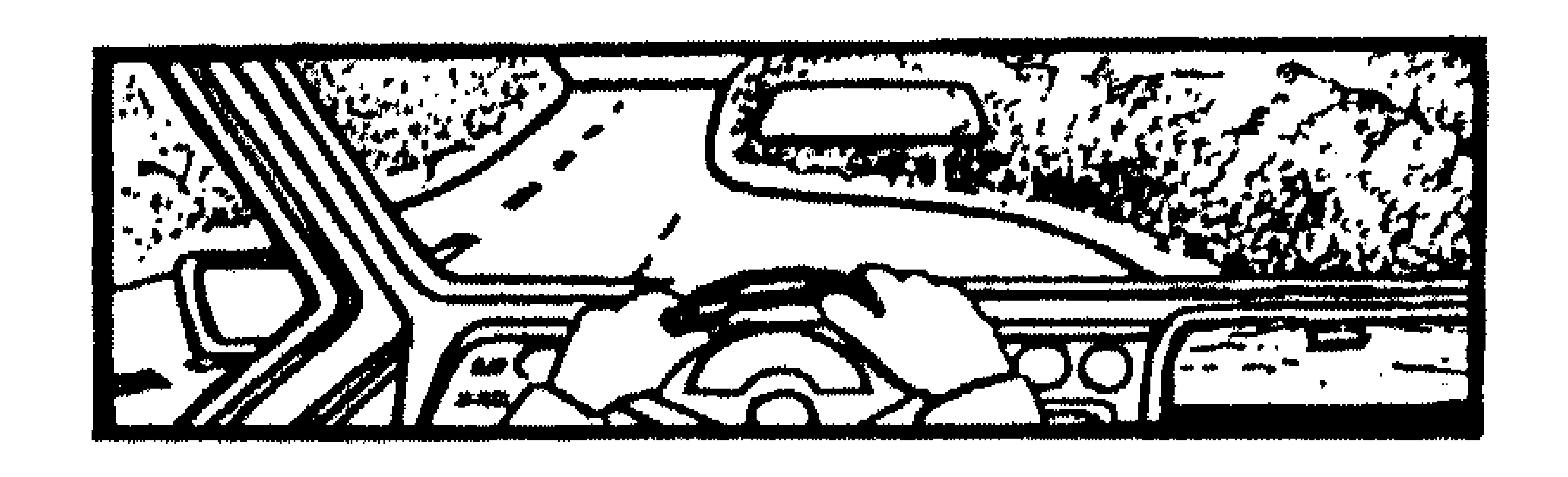
أفحص بنفسك : راجع الواجبات السابقة للقيادة وجميع آلات التشغيل.

أفحص المؤشرات : تأكد من أنك تعرف كيف تعطى الإشارة الصحيحة لمن خلفك بالمؤشرات وباليد فى حالة بدء التحرك من ملف وتغير الاتجاه وتخفيض السرعة أو الوقوف.

فى حالة استعمال اليد : مد الذراع اليسرى منبسطة عند الإلتفاف إلى اليسار، وارفعها إلى أعلى عند الرغبة فى الاتجاه إلى اليمين، وخفضها إلى اسفل فى حالات تهدئة السرعة أو الوقوف.

تسلم عجلة القيادة : إن الوضع الصحيح والغرض منه الأمان فى عملية القيادة هو وضع اليد اليسرى فى موضع الرقم ١٠ فى الساعة، ووضع اليد اليمنى كذلك فى موضع الرقم ٢ ، ويجب أن تكون الأنامل متجهة إلى الأمام ومحيطة بقوس عجلة القيادة، مع ملاحظة أن السيارة تسير فى الاتجاه الذى يسير فيه الجزء العلوى من عجلة القيادة ، سواء كانت متجهة إلى الأمام أو إلى الخلف ذلك بالنسبة لسيارات الركوب أما بالنسبة لسيارات النقل الثقيل فنوصى أن تكون وضع اليد اليمنى فى مكان ٣ فى الساعة

واليسرى فى مكان ٩ فى الساعة كما هو مبين بالشكل التالى بالنسبة للحالة الأولى ويتصور الوضع فى الحالة الثانية راجع السم صفحة ٤٧ .



ركز نظرك على الطريق :الاستثناء الوحيد هو إلقاء نظرة عاجلة على ناقل السرعة، ونظرات خاطفة فيما بعد على مؤشر السرعة والعدادات الأخرى ، وفى حالة تغير وضع ناقل السرعة الأتوماتيكية إلق نظرة سريعة عليه للتأكد من أنه فى الوضع الصحيح.



لذا نجد أن القاعدة العامة في إستخدام الأفضلية مروريا لابد أن يراعى في إستخدامها الإجراءات الثلاثة التالية .

١ ـ لا تستخدم حقك في الأولوية في الطريق الا بعد أن تتأكد أن جميع مستخدم الطريق قد تنازل عن هذا الحق لصالحك.

٢ ـ في بعض الأحيان قد تتنازل عن حقك للغير في الأولوية لكن حقيقة الأمر هذا التنازل لصالحك لكي لا تكون طرفا معه في الحادث .

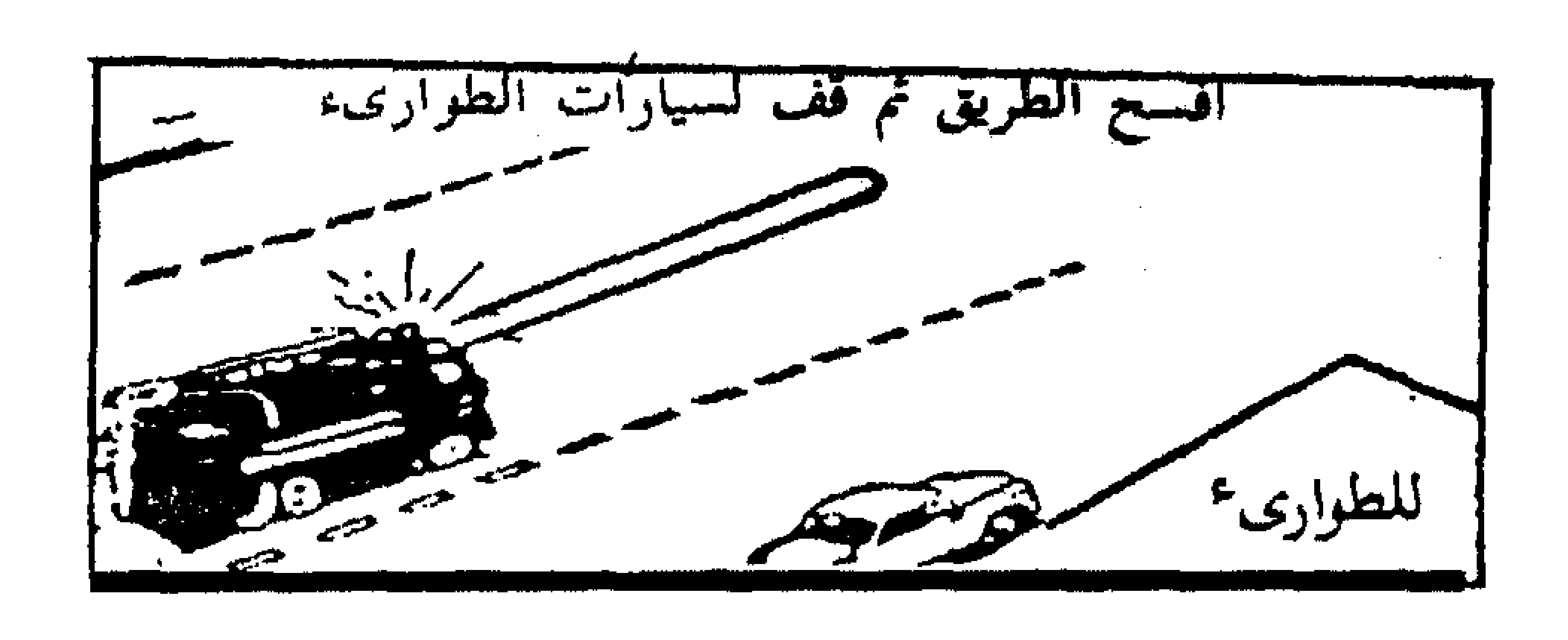
٣ ـ أحذر خطأ الغير.

٤ ـ تذكر أنك ستكون طرفا فى الحادث .

التعامل مع سيارات سيارات الطوارئ:-

يجب أن تسمح لسيارات الشرطة والدفاع المدنى (الإطفاء) والنجدة والإسعاف أو أي سيارات طوارئ تستخدم جهاز الإنذار بالمرور بأن تفسح لها الطريق والتزام الجانب الأيمن للطريق، أو التوقف حتى تتمكن من المرور وتجنب الوقوف عند التقاطعات ولاحظ انه ربما دعت الضرورة الملحة هذه السيارات إلى استخدام المسار الخاطئ من الطريق. وفى بعض الأحيان قد يستخدم قائد سيارة الطوارئ مكبرات الصوت لتنبيه السيارات التى تعوق سيره إلى حيث يتجه.

أفسح الطريق ثم قف لسيارات الطوارئ



الإنذار الضوئي والصوتي لسيارة الطوارئ

الإنذار الضوئي:

يوجد بسيارة المرور فانوس علوي كبير به عدة أنوار تسمى البار لايت وهذه الأنوار مختلفة الألوان حسب بلد الإستخدام فمنها من يستخدم الأحمر ومنها من يستخدم الأزرق ومنها من يستخدم الأصفر وهو مايسمى بالإنذار الضوئي ويتكون من النوار الأتية .

أ- نور الأجناب وهو أبيض اللون ويستخدم في موقع الحادث أو الإستيقاف أو القبض لإنارة الموقع ويمكن أن يستخدم أثناء السير في الدوريات لإكتشاف جانبي الطريق وهو ثابت.

ب- النور العلوي الأبيض الكبير المتحرك وله نفس الإستخدام السابق.

ج- النور العلوي المتقطع ويستخدم فقط عند الإستيقاف والقبض عندما تكون السيارة واقفة .

د- النور العلوي الدوار ويستخدم في عملية الإستيقاف والمطاردة عندما تكون السيارة متحركة.

الإنذار الصوتي:

يتكون الإنذار الصوتي من الأتي

١ - مكبر الصوت ويستخدم في الإرشادات والقاء التعليمات والإستيقاف والقبض.

٢ - الإنذار الصوتي التقليدي للبوليس ولا يستخدم الا في حالات الإستيقاف أو القبض والمطاردة أو أذا كانت السيارة في مهمة .

٣ - الإنذار الصوتي (ووووووو) وهو ثاني مرحلة من الإنذار بعد التقليدي ولايستخدم الا في الإستيقاف والقبض والطوارئ.

٤ - الإنذار الصوتي (تي تا تي تا) وهو ثالث وأخر مرحلة من الإنذار الصوتي ولا يستخدم الا في مرحلة الطوارئ القصوى .

٥ـ الإنذار الصوتي (آير هورن) ويمكن إستخدامة في الحالات العادية لإعلام الكافة بوجود سيارة الأمن والمرور.

ويجب على رجل المرور الإلتزام بالإستخدامات السابقة للإنذار بنوعيه.

الفصل الرابع
الاتصالات

دع السائقين الآخرين يعرفون أين أنت. دعهم يعرفون ما تخطط له:-

استعمل الأنوار الأمامية:-

عندما يكون الجو غائماً أو ممطراً.

فى ساعات الصباح الأولى عندما يكون نوافذ السيارات مغطاة بالضباب.

كلما واجهتك عقبات فى رؤية السيارات الأخرى تأكد أن السائقين الآخرين يواجهون نفس العقبات فى رؤيتك أيضا.

استعمل آلة التنبيه:-

أطلق صوت آلة التنبيه عندما يلزم لتلافى الحوادث ولا تستعمله لغير ذلك.

حاول أن تكون على اتصال بالسائقين الآخرين ومن الضروري أحيانا أن تطلق صوت آلة التنبيه بشكل خفيف لتحذير سائق آخر يريد أن يدخل فى طريقك.

على الطرق الجبلية الضيقة الزم اليمين قدر الإمكان وأطلق المنبه عند الإنعطفات عندما تتعذر عليك الرؤية لمسافة تقل ٢٠٠ قدم إلى الأمام.

إذا كان سائق يتحرك ببطء لا تطلق آلة التنبيه لتجعله يسير بسرعة فقد يكون هذا السائق مريضا أو يواجه متاعب في سيارته.

أحذر استعمال آلة التنبيه إذا كان تخفيف السرعة أو إيقاف سيارتك يمنع وقوع حادث كما أن استعمال الفرامل اسلم من استعمال آلة التنبيه فى هذه الحالة.

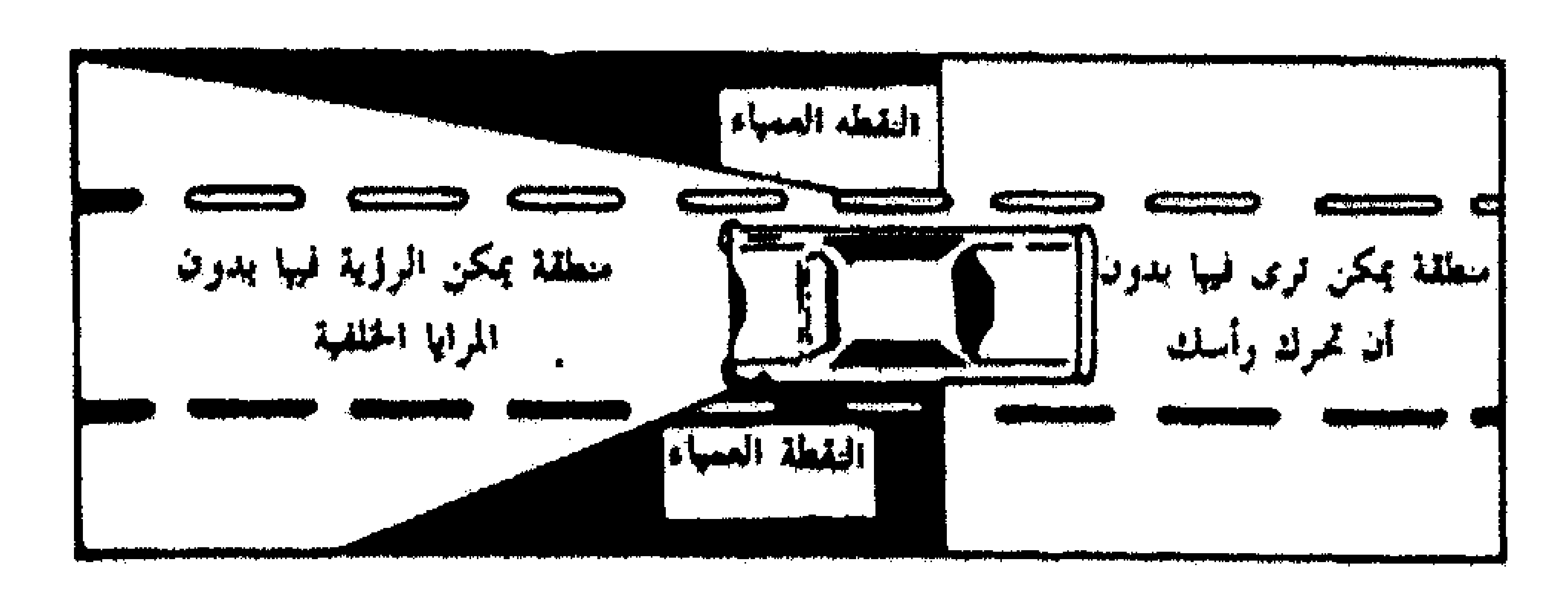
لا تستعمل آلة التنبيه فقط لتلفت نظر السائقين الآخرين إلى انهم ارتكبوا خطأ ما، إذ أن استعمال آلة التنبيه قد يربكهم ويجعلهم يرتكبون المزيد من الأخطاء.

أحذر استعمال آلة التنبيه للتعبير عن الغضب أو الاحتجاج.. لان ذلك سلوك يخرج عن اللياقة.

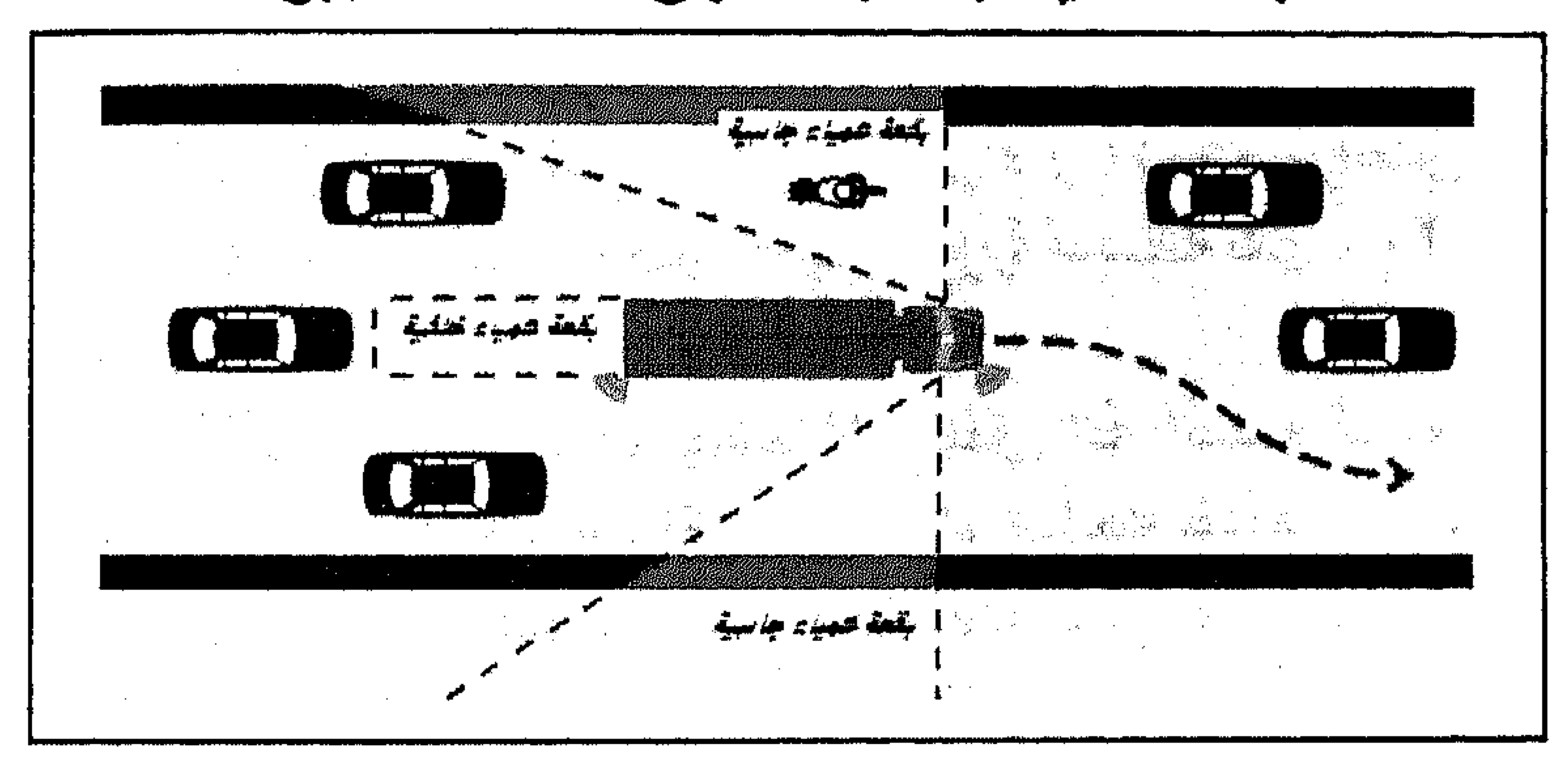
أحذر استعمال آلة التنبيه إذا كانت هناك لوحة تدل على منع استخدامه.

يجب أن تكون السيارة في موضع يمكن رؤيته.

البقعة العمياء بالمسبة للسيارات الملاكي



البقعة العمياء بالنسبة للسيارات النقل الكبيرة



أن البقعتان العمياويتان للسائق مظللة فى هذه الصورة ولا يمكن للسائق رؤية السيارات فى هاتان البقعاتان عند التطلع فى المر آه وعلى السائق أن يدير رأسه يتمكن رؤية هذه السيارة فى أحد

البقعتين وفى جانبك أن تحاول أن تتخطى البقعة العمياء من السائق الذى يسير من أمامك بأقصى سرعة ويتطلب ذلك منك الإبطاء أو الزيادة السرعة حسب مقتضيات الحال.

- استخدام إشارات الطوارئ:-

إذا تعطلت فى الطريق فحاول التأكد من أن جميع السائقين يتمكنون من رؤيتك، إذ أن كثيراً من الحوادث تقع لأن السائقين لا يتمكنون من رؤية السيارات المعطلة وقد لا يجدون الوقت الكافى لتفاديها فإذا تعطلت سيارتك واضطررت للوقوف فأتبع الإرشادات الآتية:-

-إذا لم تستطيع من الخروج من الطريق بقدر الإمكان تنحى جانباً عن الطريق إذا لم تستطيع الخروج منه كلية وتوقف بحيث يستطيع الآخرين رؤيتك ورؤية سيارتك ولا توقف سيارتك فى الأماكن العالية وعند المنعطفات.

-أعمل على تشغيل أنوار الطوارئ (للتنبيه والتحذير) تنبيه الآخرين بأن السيارة معطلة وإذا كانت أنوار التحذير غير صالحة فيمكن استخدام أنوار الإشارات بدلا منها.

-إن رفع غطاء الماكينة ينبه الآخرين بأن لديك حالة طارئة.

-حاول إعطاء التحذير اللازم للسائقين.

-ضع المثلثات العاكسة على بعد ٢٠٠ أو ٣٠٠ قدم من السيارة المتعطلة لأن هذا يمكن السائقين الآخرين من تغيير مسارهم إذا لزم الأمر.

-إذا لم يكن لديك مثلث عاكس توقف جانب الطريق ولوح بيدك لتنبيه السائقين والآخرين لتغيير مسارهم واستخدام قطعة من القماش أو علما (راية) على أن تكون أنت بعيداً عن حركة السيارات ولا تحاول تغيير إطار عجلة السيارة فى مكان قد يسبب وقوفك فى إعاقة حركة السيارات.

- استخدام إشاراتك الضوئية لتغير المسار:-

أعط الإشارة لتوضيح الاتجاه الذي تريد تغيير المسار إليه وراقب إشارات السائقين الآخرين.
استخدام الإشارة عندما تريد الاقتراب من الرصيف.
استخدام الإشارة قبل تغيير المسار أو الانعطاف.

-استخدام الإشارة الضوئية أو إشارة اليد خاصة في الأيام التي تكون فيها الشمس ساطعة وذلك لصعوبة رؤية الإشارة الضوئية مع وجود الشمس الساطعة.

-استخدام الإشارة قبل ١٠٠ قدم الانعطاف في الطريق الحر استخدام الإشارة قبل خمس ثوان من تغيير الاتجاه.

-استخدام الإشارة حتى إذا لم توجد سيارة أمامك أو خلفك فقد تظهر إحدى السيارات فجأة دون أن تدرك ذلك. وإذا أردت الدوران بعد تجاوز التقاطع فلا تستخدم الإشارة إلا بعد دخولك فعلاً في التقاطع لأن السائق من الاتجاه الآخر قد يظن بالإشارة المبكرة انك ستغير اتجاهك قبل الوصول إليه. وربما يدخل في طريقك. لذا يجب تعديل وضع الإشارة الضوئية بعد إكمال الدوران بإرجاعها إلى وضع الحياد إذا لم ترجع آليا.
على راكبي الدراجات استخدام الإشارة اليدوية بفرد اليد اليمنى في حالة الاتجاه ناحية اليمين وعلى سائقي السيارات الانتباه لراكبي الدراجات لا الدراجات صغيرة الحجم وبعض السائقين قد لا يرونها.

الباب الثالث

لغة التخاطب المرورية

الفصل الأول :- أهمية لغة التخاطب المرورية.

الفصل الثاني :- أقسام لغة التحاطب المرورية.

الفصل الثالث :- لغة التخاطب المرورية بين رجال المرور ومستخدمي الطريق

الفصل الرابع :- لغة التخاطب المرورية بين مستخدمي الطريق بعضهم ببعض

الفصل الخامس :- لغة التخاطب المرورية بين مستخدم الطريق ورجال المرور.

الفصل الأول
أهمية لغة التخاطب المرورية

أهمية لغة التخاطب.

لغة التخاطب الجيدة هي التي تؤدي الى الفهم المقصود منها، ثم الى تنفيذ هذا المطلوب وهي التي عن طريقها ينتقل العلم والحضارات وهي التي يقاس بها المستوى العلمي والثقافي للبشر.

وضرب الله عز وجل مثلا في القرأن الكريم فقال

﴿ (ألم نجعل له عينين ولسانا وشفتين) ﴾ سورة البلد آية ٨و٩

فالعينين من أدوات الإستقبال للغة واللسان من أدوات التعبير عنها. ولقد إتفقنا فيما أسلفنا أن عملية القيادة هي استقبال للصوت بالأذن والضوء بالعين ثم أتحاذ القرار في العقل ثم السيطرة على السيارة بواسطة الذراعين والقدمين بأدوات التحكم فيها. وكلا من هذه العمليات له وقت وزمان محدد أذا تجاوزة فشلت عملية القيادة. ولتوضيح ذلك نبين أن إستقبال المعلومة بالعين أو بالأذن لايصح أن يستغرق وقتا أكثر من سرعة الضوء أو الصوت وإن إتخاذ القرار في الرأس أو العقل لايصح أن يزيد عن زمن أتخاذ القرار السوي للأنسان وهو رغم أختلاف بعض المدارس فية الإإننا نميل إلى عدم التعقيد في هذا الشأن ونقبل بالرأى القائل بأنة ٢/٣ ثانية وأذا زاد عن ذلك فشلت ايضا عملية القيادة كما اسلفنا من قبل، ثم بعد أتخاذ القرار لابد أن ينفذ بعملية السيطرة على السيارة وأذا فشلت عملية السيطرة لعيب في السائق أو عيب في المركبة أوعيب الطريق وتصميمه أوعيب فى رجل المرور فشلت عملية القيادة .

ومن هنا يمكن تلخيص عملية القيادة بالآتـي

استقبال بالعين والاذن للغة التخاطب المروري وله وقت محدد كما اسلفنا ثم اتخاذ القرار البشري ولـه ايضا وقت محدد ثم السيطرة ولابـد ان يكـون لهـا وقـت محـدد لـذا فـان صـلاح لغـة التخاطـب المرورية من اهم العمليات التي يبنـى عليها نجاح عملية القيادة .

وكانت اول لغة للتخاطب المروري ظهرت فـي العالم عنـد اختـراع السيارة البخارية البدائية في انجلتـرا كـان علمـا احمر اللـون يحملـة احد الاشخاص ويسير أمام المركبة البخاريـة البدائيـة بمسافة كافيـة ليحـذر النـاس مـن ان المركبـة آتيـة خلفـة وانـهـا محـدودة المنـاورة والتحكم ليفسح لـهـا النـاس الطريق ويحذرهم منها عنـد رؤيـة العلـم الاحمر وكـان هذا هو أول قـانون فـي العـالم للمـرور وكـان يسـمى قـانون العلـم الاحمـر، ثـم تطـورت القـوانين المحليـة والمعاهدات الدولية مع تطور السيارة فأصبح لكل دولـة قـانون محلـي للمرور يحكم هذه العلاقة يتناسب مـع تطـور السـيارة والطريـق والبشـر، ثـم وجـدت الحاجـة لقـانون دولـي للمـرور يحكـم علاقـة السـيارة والطريق والبشـر عنـد مـرور السيارة فـي اكثـر مـن بلـد لـهـا قـانون محلـي. وأول الإتفاقيـات الدوليـة فـي هذا الشـأن هـي إتفاقيـة طوكيـو ١٩٠٥ انتـهـاءا بإتفاقيـة جنيـف وفيينـا الثانيـة وتعديلاتـها وملحقاتـهـا سنة ١٩٦٨ والتي قسمت لغة التخاطب المرورية الـى ثلاثـة أقسام والتـي سنتولـى شرحها فـي الفصل الثانـي .

الفصل الثاني
أقسام لغة التخاطب المرورية

قسمت الإتفاقيات الدولية التي اشرنا اليها سالفا لغة التخاطب المرورية إلى ثلاثة أقسام سوف نفصلها وألزمت بها جميع الدول الموقعة على هذه المعاهدات والإتفاقيات ومنها جمهورية مصر العربية وهذه الأقسام هي :-

القسم الأول :- لغة التخاطب المروري مابين رجل المرور ومستخدم الطريق. وكلما كانت المسافة كبيرة بين رجل المرور ومستخدم الطريق تكون الوسيلة الأنوار المرورية، ثم إذا إقتربت المسافة بينها تكون العلامات الدولية والخطوط الأرضية، ثم أذا أقتربت المسافة أكثر تكون إشارات رجل المرور اليدوية، ثم يليها الصوت ثم يليها الكلام وسوف نفصل ذلك فيما بعد .

القسم الثاني :- لغة التخاطب المرورية بين مستخدم الطريق وبعضة، وهي بين السيارات. وأذا كانت المسافة كبيرة تكون الأنوار المرورية الخاصة بالسيارة، واذا اقتربت المسافة تكون الإشارات اليدوية لقائد السيارة، ثم اذا اقتربت المسافة يكون التنبية بألة التنبية آى الصوت ثم الكلام، ونرجوا الايتحول هذا الكلام للسائق إلى إنشغال عن القيادة أو يؤدي الى غضب الطريق. وقد تكونت فرق في البلاد الاجنبية لمقاومة غضب الطريق وسوف نفصل ذلك فيما بعد.

القسم الثالث :- لغة التخاطب بين مستخدم الطريق عودة الى رجل المرور مرة أخرى .

وهذه العلامات اشارية تكون بين مستخدم الطريق ورجل المرور إذا بعدت المسافة بينهما كما في حالة وجود رجل المرور بالطائرة العمودية أوأذا بعدت المسافة بينهما على الارض .

الفصل الثالث

لغة التخاطب المروري بين رجل المرور ومستخدم الطريق

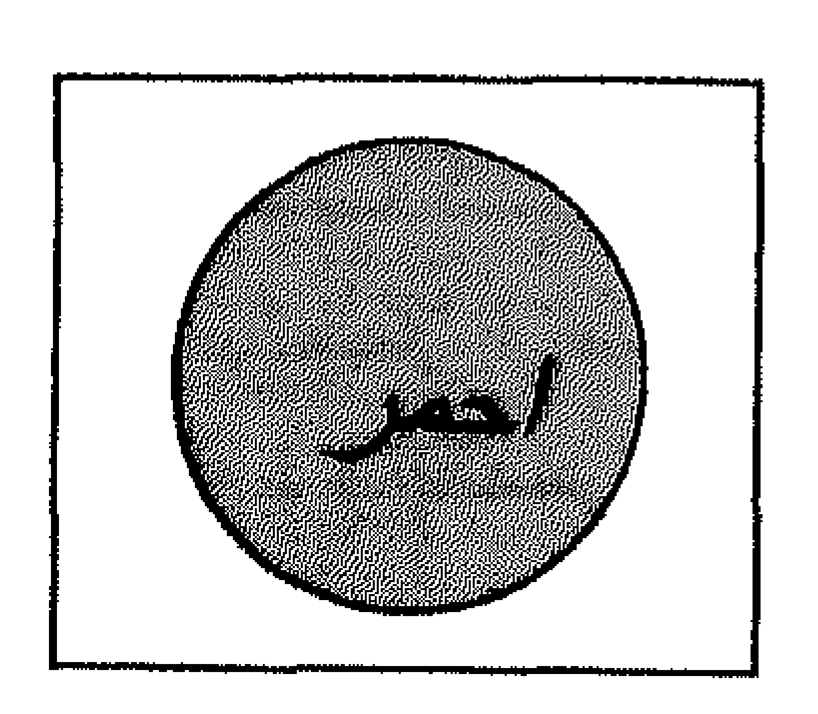
القسم الأول

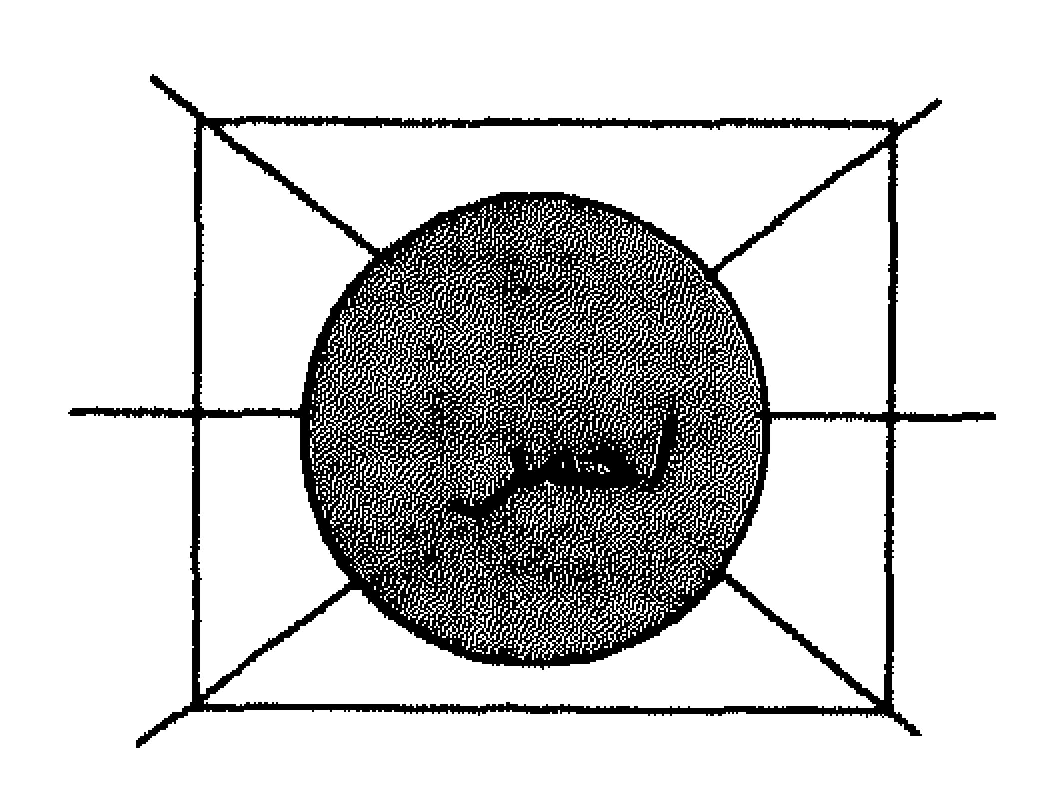
يبدأ هذا القسم عندما يكون المسافة بين مستخدم الطريق ورجل المرور كبيرة

أضواء إشارات المرور

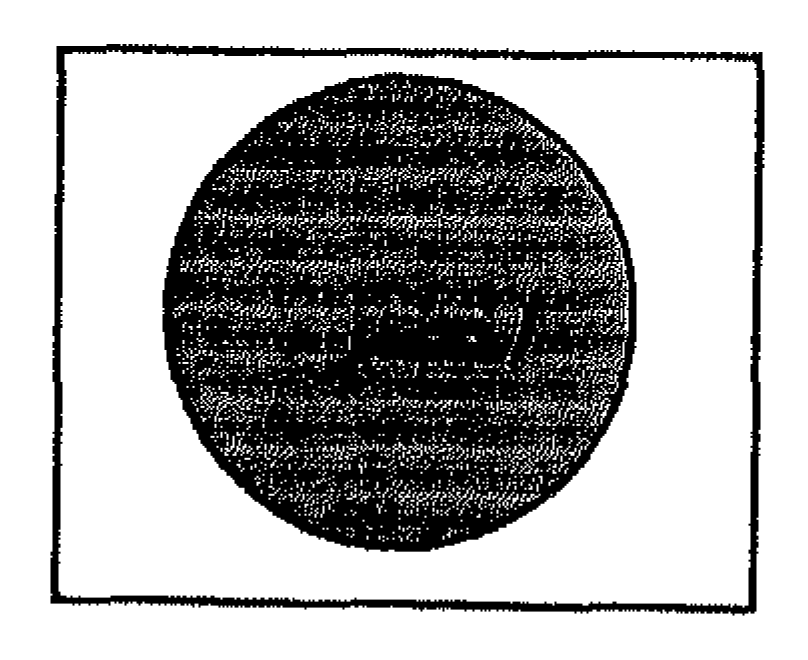
تعني أضواء إشارات المرور ما يلي:

الضوء الأحمر يعني (قف) حتى يظهر اللون الأخضر. يعني الضوء الأحمر المتقطع نفس معنى إشارة (قف)، لكن بعد الوقوف تحرك بشكل مأمون مراعيا قواعد أفضلية المرور .



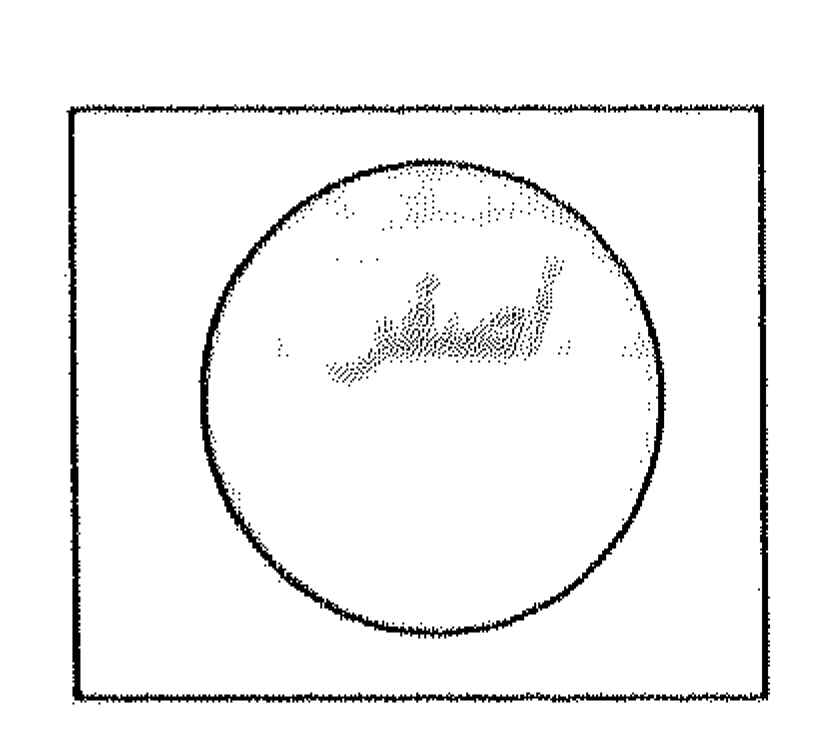


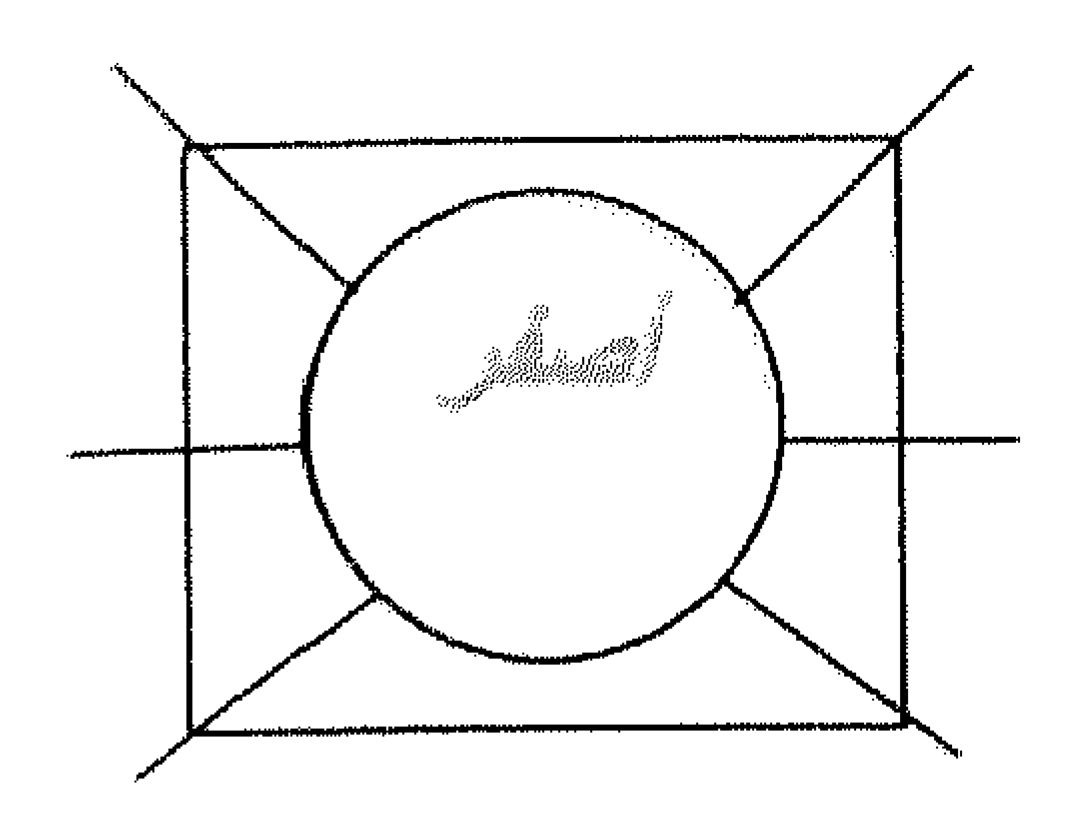
يعني الضوء الأخضر (تحرك) لكنه يجب عليك الإنتباه لجميع المركبات المشاة الباقين في نقطة التقاطع وقبل أن تتحرك تأكد من وقوف جميع المركبات في الإتجاه المضاد قبل دخولك التقاطع .



ينبهك الضوء الأصفر إلى أن الضوء الأحمر على وشك الظهور، وعند رؤية الضوء الأصفر يتوجب عليك التهيؤ للوقوف .

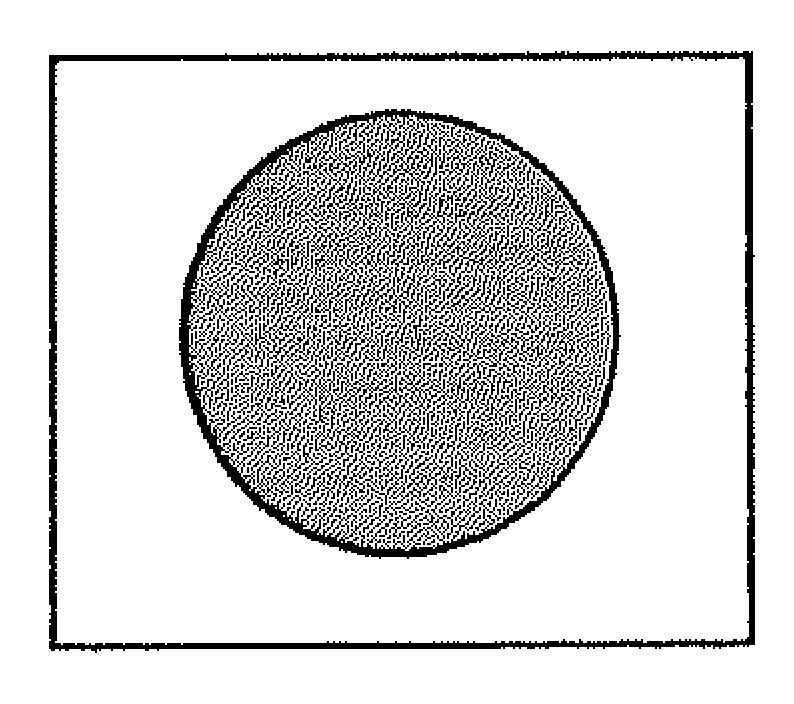
يعتبر اللون الأصفر (المتقطع) تحذيرا من خطر . و من ثم خفف السرعة وكن متيقظاً.



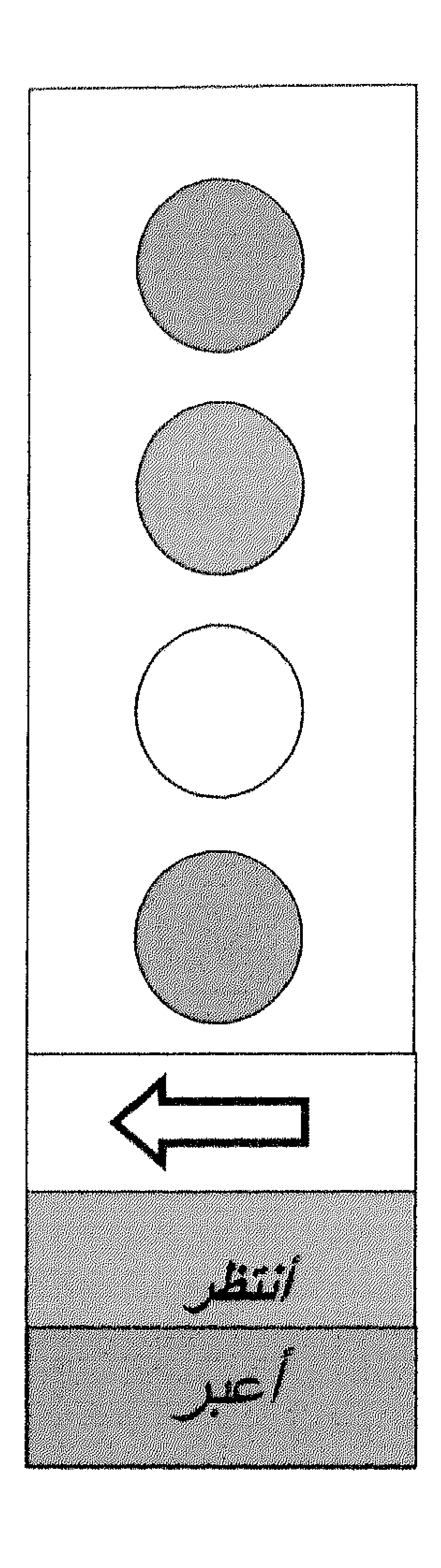


هذا ويعني السهم الأخضر المضاء منفرداً أو مع ضوء احمر أو اصفر بأنه يجوز لك الإنعطاف حسب ما يشير إليه السهم الأخضر ، غير انه يجب عليك إعطاء أولوية المرور للمشاة والمركبات حسب ما تسمح به الأضواء، أن السهم الأخضر الذي يشير إلى اليسار يسمح لك بالإنعطاف إلي اليسار بشكل مأمون ، ويتم إيقاف المركبات القادمة بواسطة الضوء الأحمر طالما كان السهم الأخضر مضاء.إذا استبدل السهم الأخضر بضوء احمر (متقطع) وعند رؤية الضوء الأحمر قف أو خفف السرعة ، والتمس جانب الحذر عند الضوء الأصفر ثم تحرك حسب ما يسمح به السهم الأخضر إذا كان ذلك مأمونا لك ولغيرك.

توجد أضواء (أعبر) وأضواء (أنتظر) للمشاة عند بعض المعابر، ويجب على السائقين إعطاء أفضلية المرور للمشاة عندما يظهر ضوء (أعبر).



ازرق


أنتظر
أعبر

وهناك ضوءاً آخر أضيف عالمياً في بعض البلدان للإشارة الضوئية ألا وهو الضوء الأزرق. ومطلوب من قائدي السيارات عند رؤية الضوء الأزرق إيقاف موتور السيارة للأسباب الآتية:

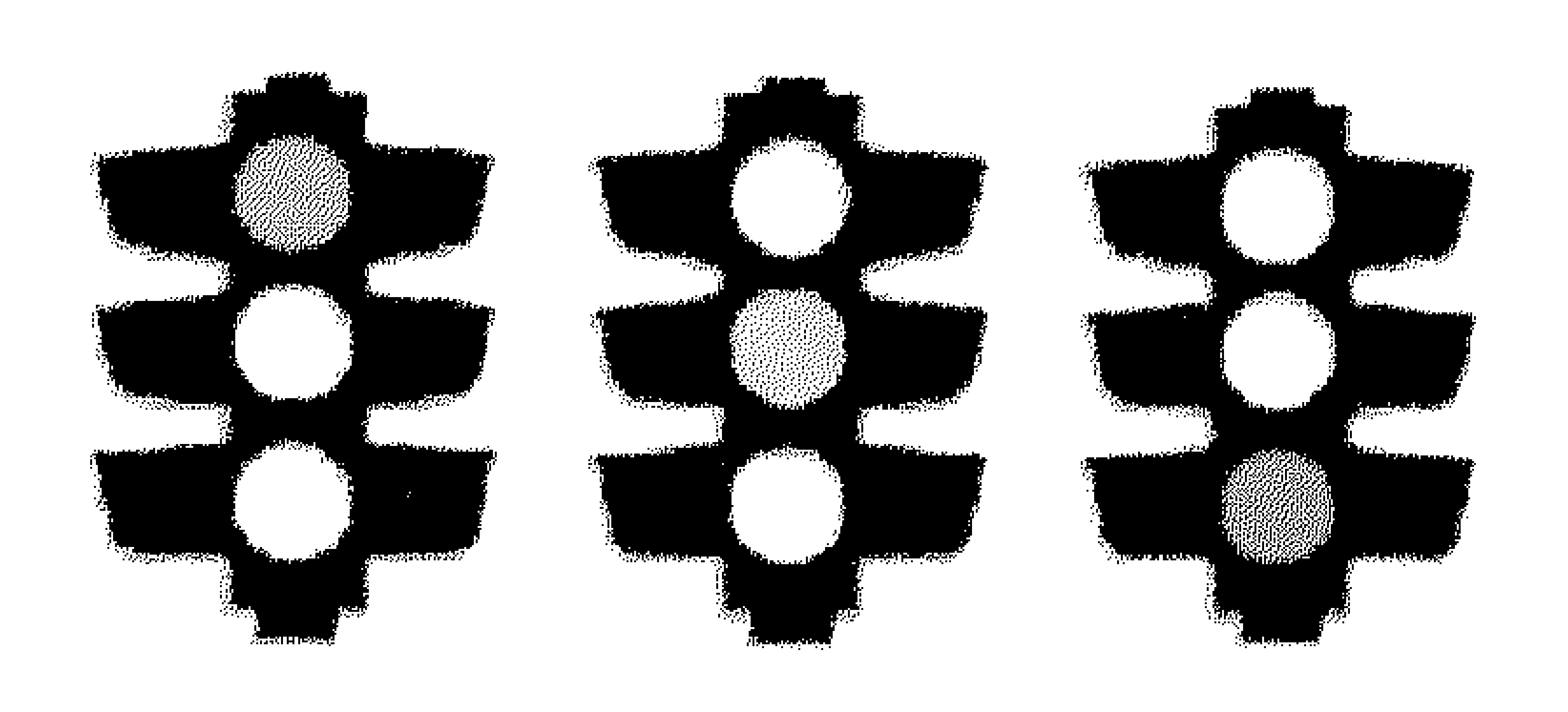
١ـ وفر في الوقود حيث أن زمن التوقف قد بدء.

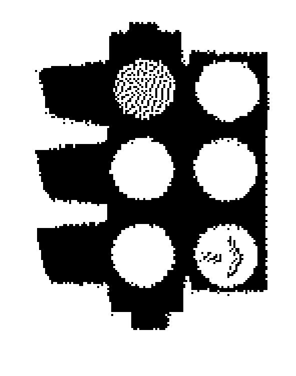
٢ـ عدم استهلاك الموتور بالسيارة بدون معنى (العمر الافتراضي للموتور).

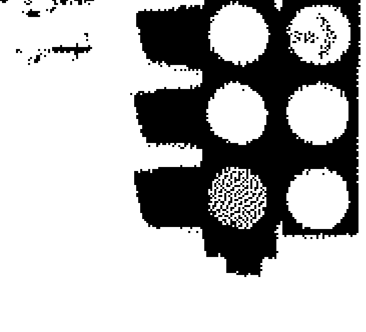
٣ـ المساهمة في تخفيض الضوضاء (وأول من يتأثر بها هو السائق نفسه).

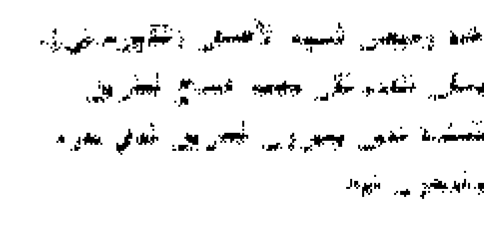
٤ـ المساهمة في تخفيض التلوث بالمدينة (وأول من يتأثر بها هو السائق نفسه).

وعند اختفاء الضوء الأزرق مطلوب من قائدي السيارات إدارة المحرك مرة أخرى ثم التعامل مع بقية أضواء إشارات المرور. ويمكن تلخيص ذلك فيما يلي :









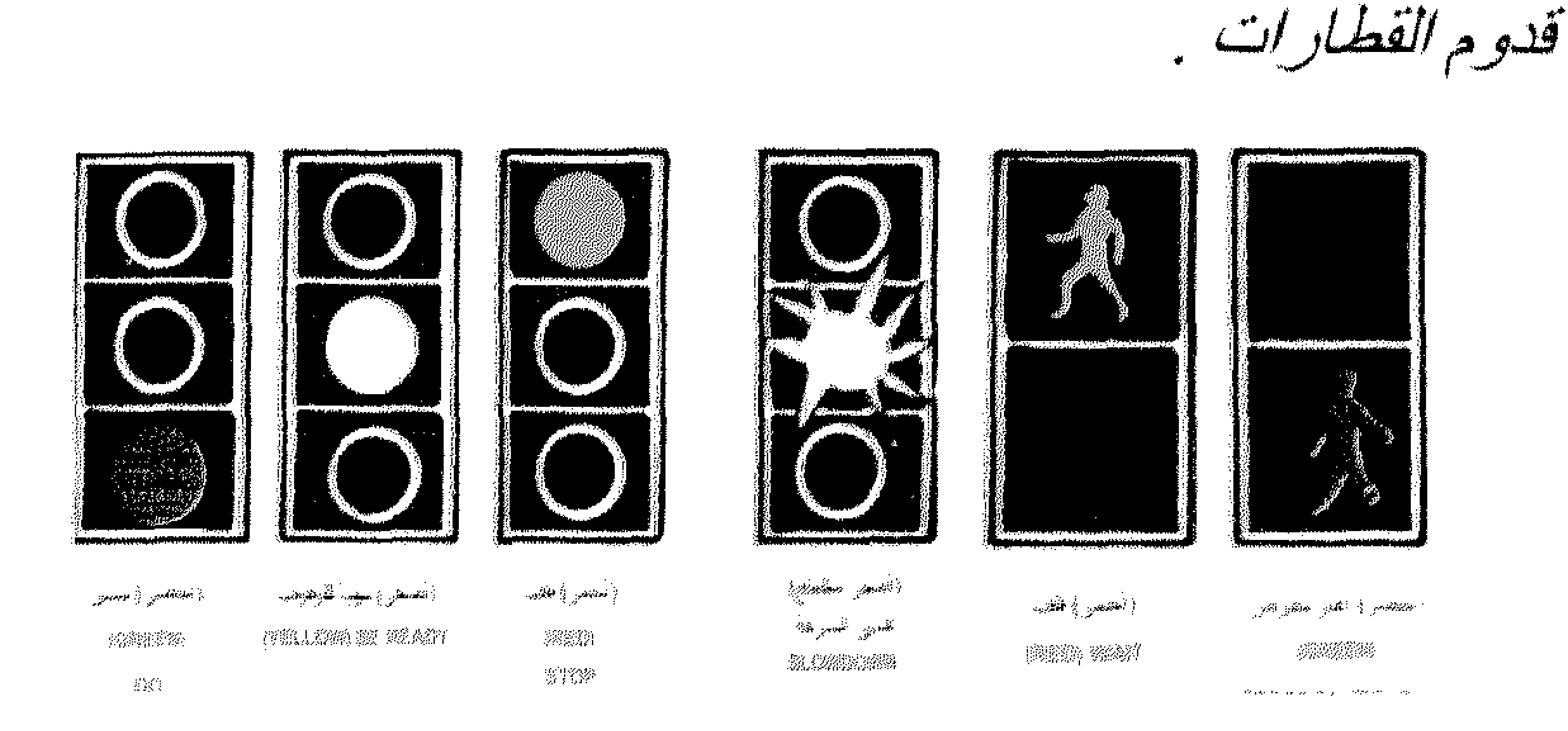
(أ) الإضاءة غير المنقطعة (المستمرة) :
١ - النور الأخضر : يعني إستمرار أو سير المركبات
٢ - النور الأحمر : يعني وجوب وقوف المركبات وعدم تجاوزها لحد الوقوف أو الخط الذي يكون في مستوى عمود الإشارة الضوئية أو عدم تخطيها لمنطقة عبور المشاة .
٣ - النور البرتقالي : ويظهر بعد النور الأخضر مباشرة أو في نفس الوقت مع النور الأحمر ويعني أنه على المركبة التوقف وعدم تجاوز خط الوقوف أو الخط الذي في مستوى عمود الإشارة الضوئية أو تخطي منطقة عبور المشاة وفي حالة عدم إمكان التوقف بأمان فللمركبة أن تستمر في السير .
(ب) الإضاءة المتقطعة :
١ - النور الأحمر : وجوب التوقف عند خط الوقوف أو في مستوى عمود الإشارة الضوئية أو عدم تخطي منطقة عبور المشاة أو عدم تجاوز التقاطعات التي على مستوى واحد مع الخطوط الحديدية أو مداخل الكباري المتحركة أو لإيقاف حركة المرور لإفساح الطريق أمام سيارات الطوارئ.
٢ - النور البرتقالي :ويعني السماح لقائدي المركبات بالاستمرار في حركتهم مع توخي الحرص والحذر الشديدين. ويكون ترتيب أنوار الإشارات الضوئية كالآتي :-
إذا كانت في وضع رأسي يكون الترتيب (أحمر - برتقالي - أخضر) ويجوز تزويد الإشارات بعدسات ذات أسهم خضراء تشير إلى اتجاهات المرور التي تدل عليها الإشارة إذا كانت في وضع أفقي يكون النور الأخضر على اليمين بالنسبة إلى اتجاه حركة المرور .
-الإشارات الضوئية المخصصة لتنظيم عبور المشاة:
(أ) الإضاءة غير المتقطعة (المستمرة) :
١ -النور الأخضر :يعني السماح للمشاة بعبور الطريق
٢ -النور الأحمر : يعني خط عبور الطريق على المشاة ويمكن. استخدام النور البرتقالي للدلالة على نفس هذا المعنى

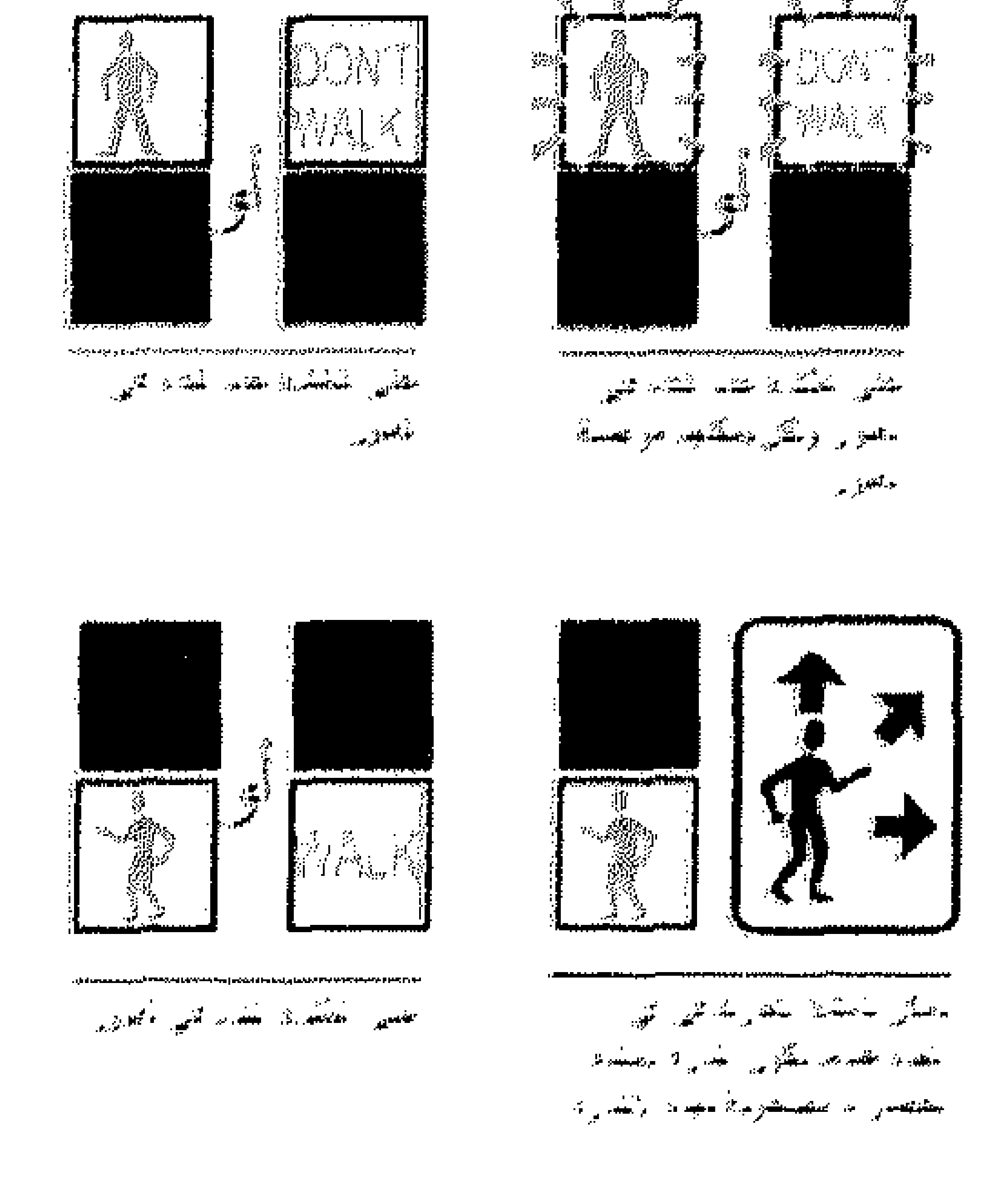
(ب) الإضاءة المتقطعة :

١ ـ النور الأخضر :يظهر عند قرب انتهاء النور الأخضر المشار إليه تحت(١)من(أ) فى الفقرة السابقة المحددة لعبور المشاة لحث العابرين على سرعة العبور.

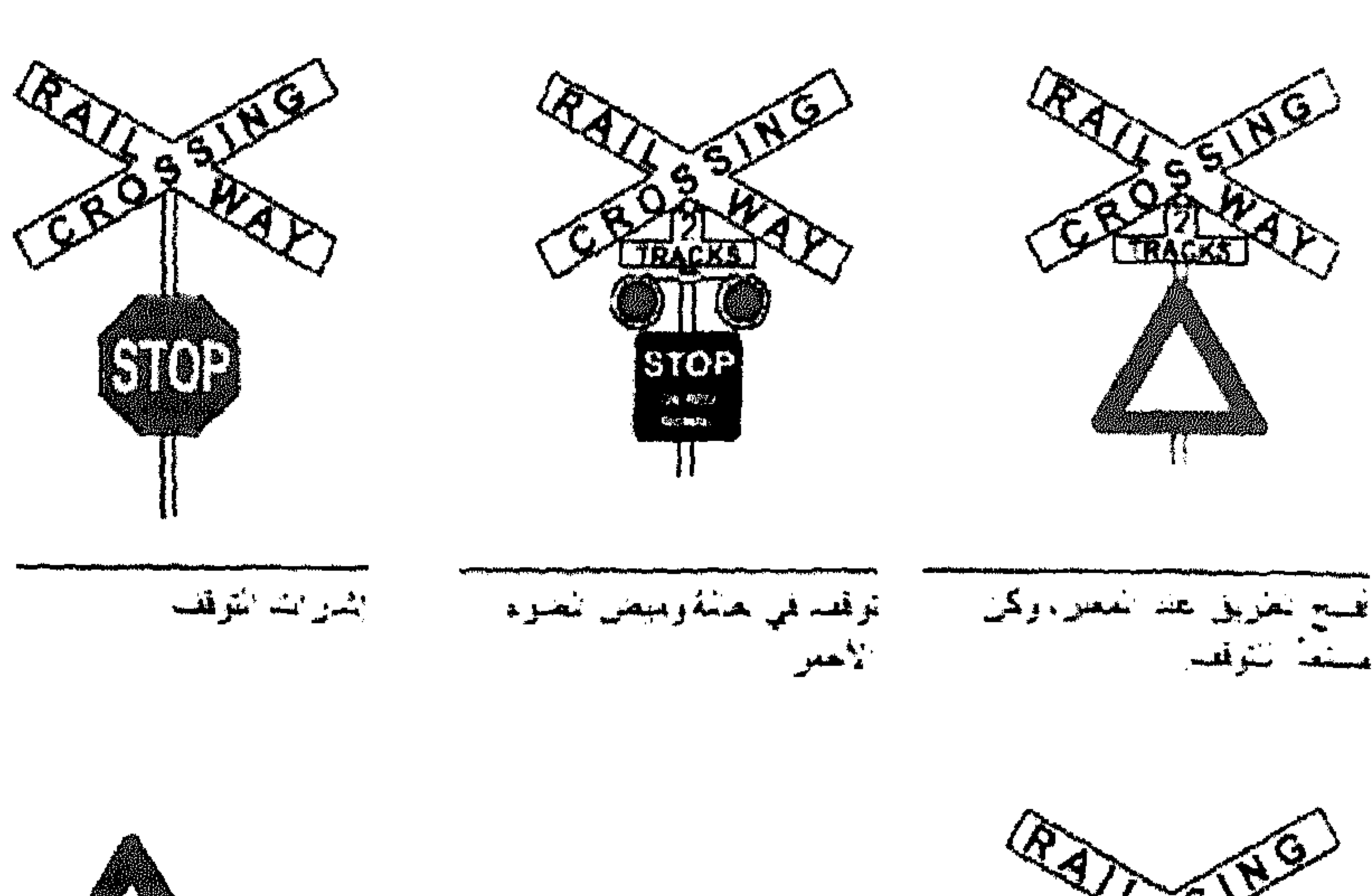
٢ ـ النور البرتقالى : وتزود به أماكن عبور المشاة فى غير التقاطعات وتكون أولوية المرور فى هذه المناطق للمشاة .

الإشارات الضوئية المخصصة لمزلقانات السكك الحديدية تستخدم النور الأحمر المتقطع للدلالة على قرب وصول المركبة الحديدية وأمر قائدى المركبات الأخرى بعدم المرور على مزلقانات السكك الحديدية المفتوحة وقد تزود هذه الإشارات بأجراس للتنبيه عند قدوم القطارات .





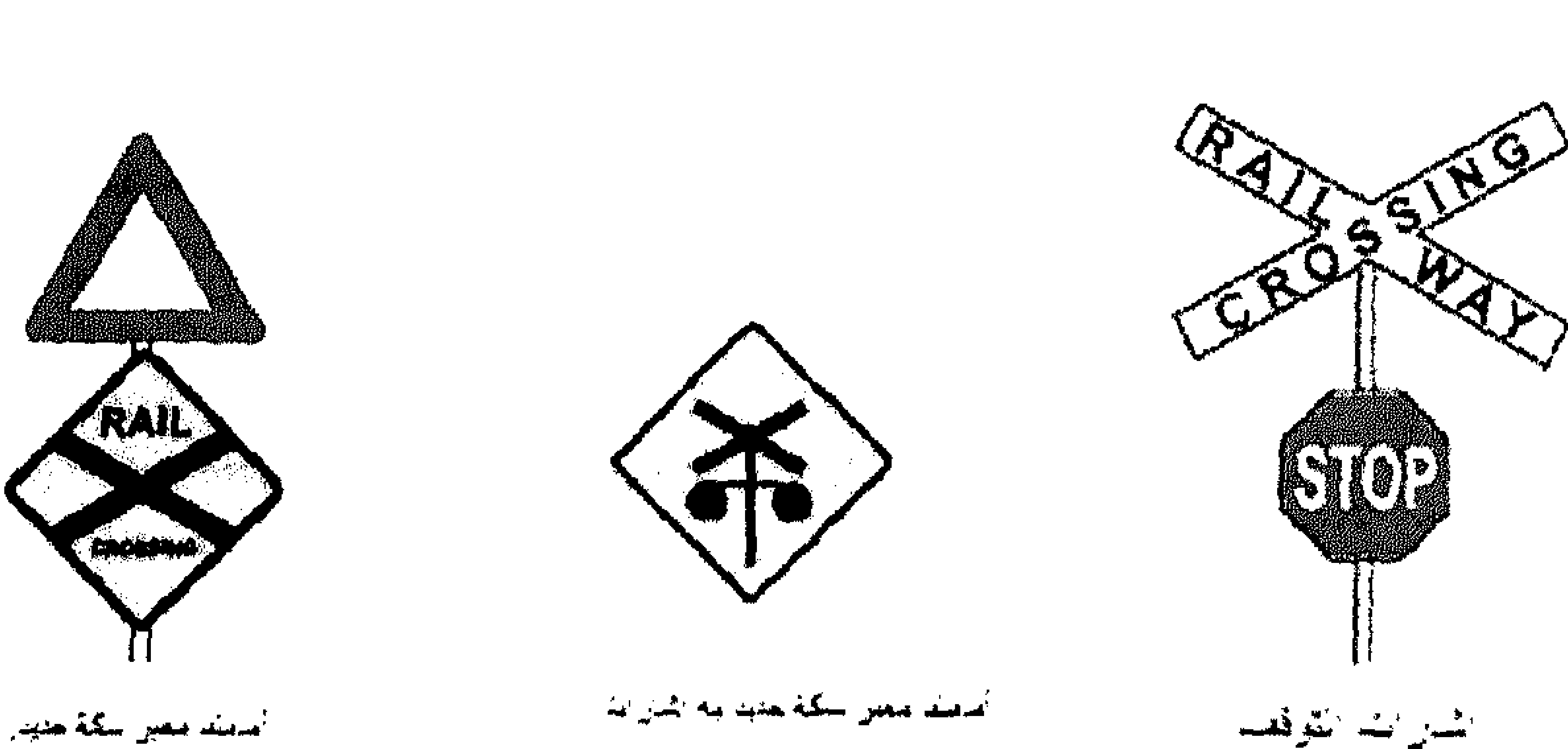
الاشارات الخاصة بمزلقانات السكة الحديد:



افسح الطريق عند المعبر، وكن مستعداً للتوقف

توقف في حالة وميض الضوء الأحمر

إشارات التوقف



إشارات التوقف

أمامك معبر سكة حديد به إشارات

أمامك معبر سكة حديد

ثم إذا إقتربت المسافة بين مستخدم الطريق ورجل المرور تكون لغة التخاطب المرورية بواسطة العلامات الدولية والخطوط الارضية.

علامات المرور الدولية

تكون علامات المرور الدولية وفقاً لما هو أتي :

الإلمام الكامل بعلامات المرور وما ترمي إليه هو ضرورة لإستكمال فهم السائق للغة الطريق التي تضمن السلامة له و للاخرين ، وعلى كل قائد سيارة ان يكون قادرا على تمييز هذه العلامات والإلتزام بها ،حيث ان هذه العلامات لا تحتاج الي قراءة او لغة معينة ولكنها هي رموز مطلوب من قائد السيارة ان يفهم تلك الرموز ومدلول كل رمز حيث اغفاله لذلك يشكل خطورة له قبل ان تكون مخالفة لنظام المرور.

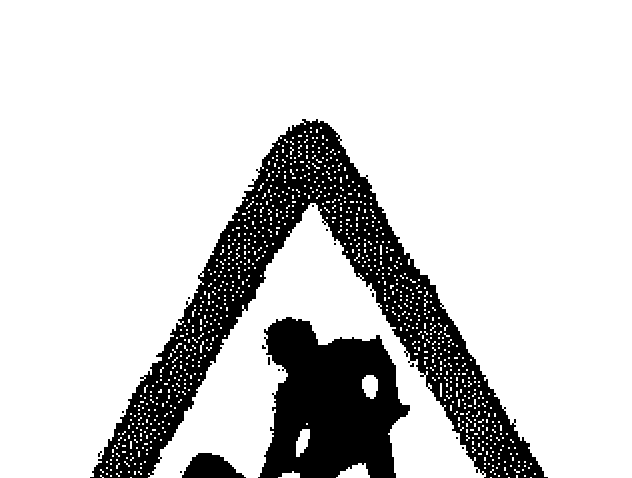
- أقسام علامات المرور تبعاً لوظيفتها ومدلولها.

أولا:العلامات التحذيرية:

وتكون على شكل مثلث متساوي الأضلاع، إطاره احمر اللون والأرضية بيضاء والرمز باللون الأسود. ولابد أن توضع هذه العلامة قبل المكان المراد التحذير عنه بمسافة تسمح بإستقبال المعلومة التحذيرية واتخاذ القرار ثم السيطرة على السيارة، وهي غير محاسب عليها من قبل رجال المرور. وقد جاءت شكل هذه العلامة من الحرف الأول من الكلمة الانجليزية لكلمة تحذير وهي (warning) حيث أن باطن حرف (w) هو مثلث هذه العلامة وإليك بعض العلامات التحذيرية الهامة حسب ما نصت عليه الاتفاقات الدولية المنظمة لذلك مرقمة حسبما هو مبين أسفل كل شكل:



منحنى يسار



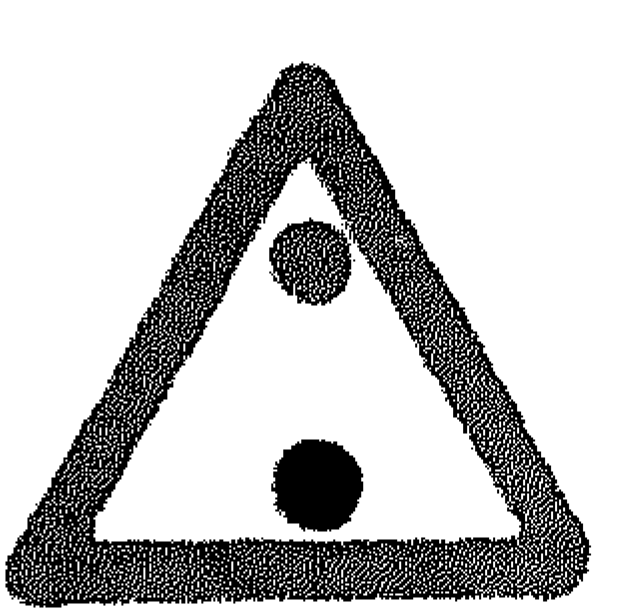
أعمال بالطريق
ROAD WORKS



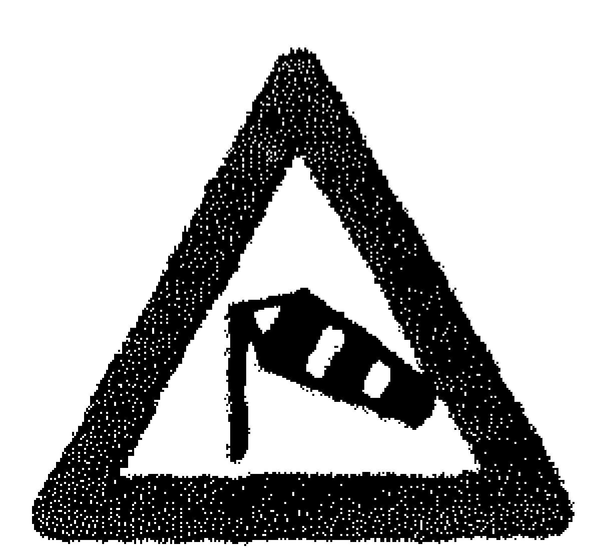
عبور مشاة
PEDESTRIANS CROSSING



مدارس
SCHOOLS



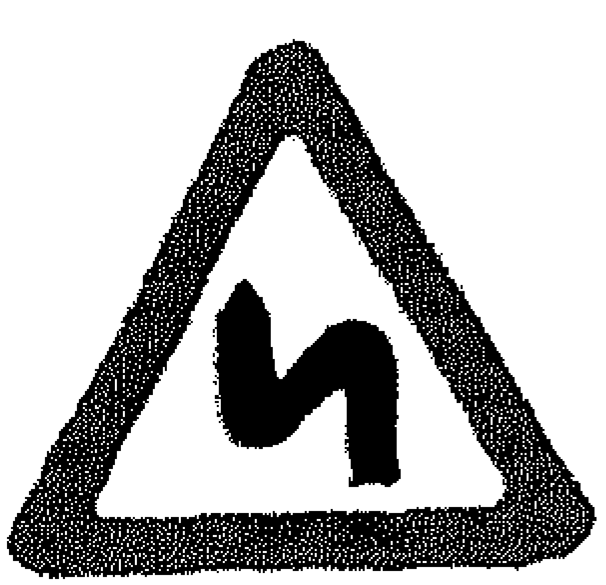
إشارات مرور ضوئية
LIGHT SIGNALS



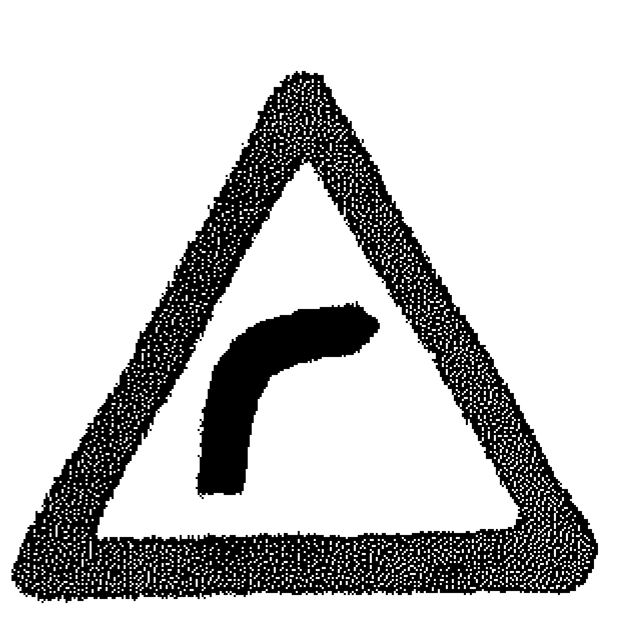
رياح جانبية
SIDE WIND



منحنيان أولهما لليمين
TWO BENDS FIRST
ON THE RIGHT



منحنيان أولهما لليسار
TWO BENDS FIRST
ON THE LEFT



منحنى يمين
RIGHT TURN



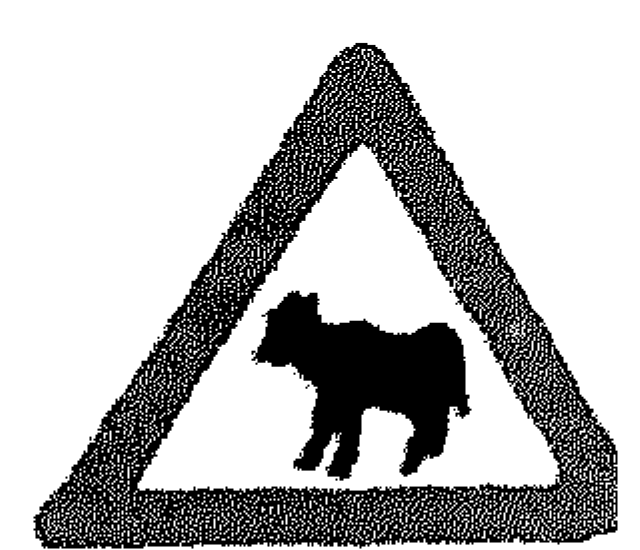
منحدر خطر
DANGEROUS DESCENT



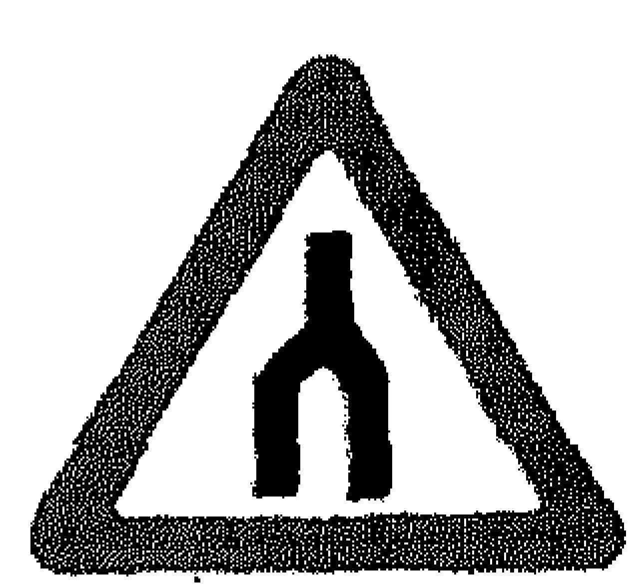
مرتفع خطر
DANGEROUS ASCENT



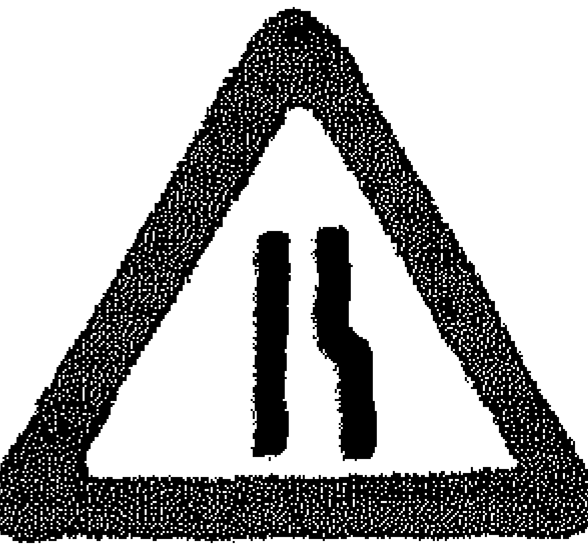
إحذر لتوقف طارئ
ATTENTION



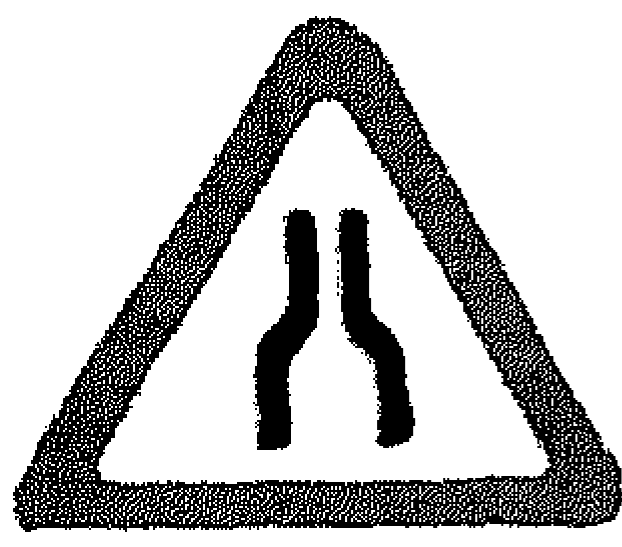
منطقة زراعية
ANIMAL CROSSING



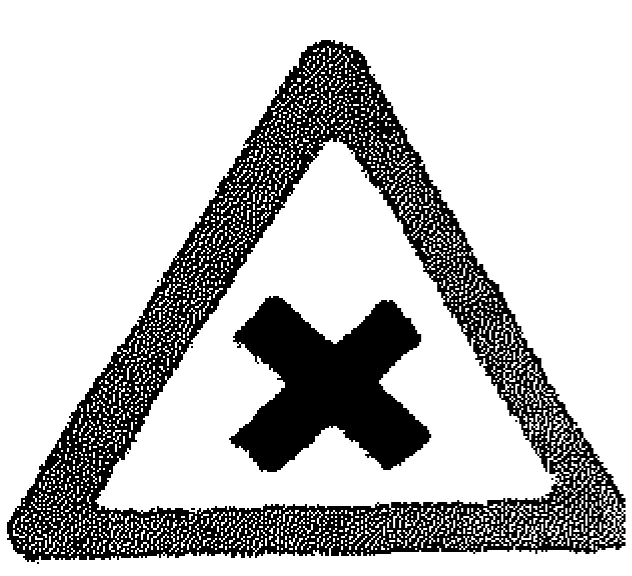
نهاية الطريق المزدوج
END OF DOUBLE ROAD



الطريق يضيق من اليمين
ROAD NARROWS RIGHT



الطريق يضيق من الجانبين
ROAD NARROWS

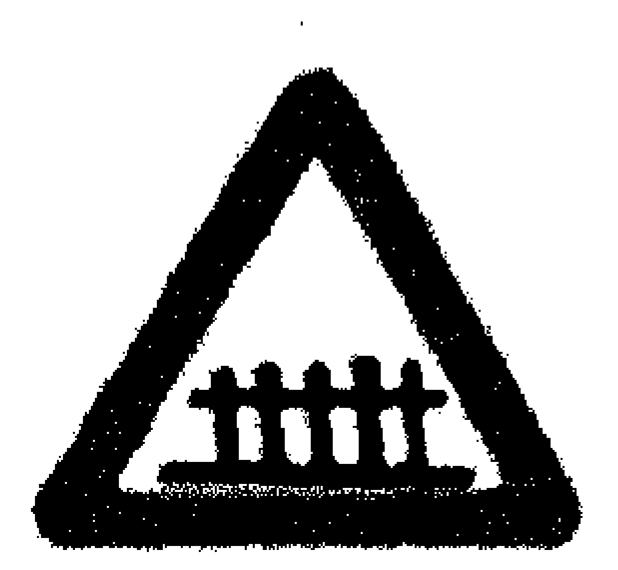


أمامك تقاطع طرق
INTERSECTION

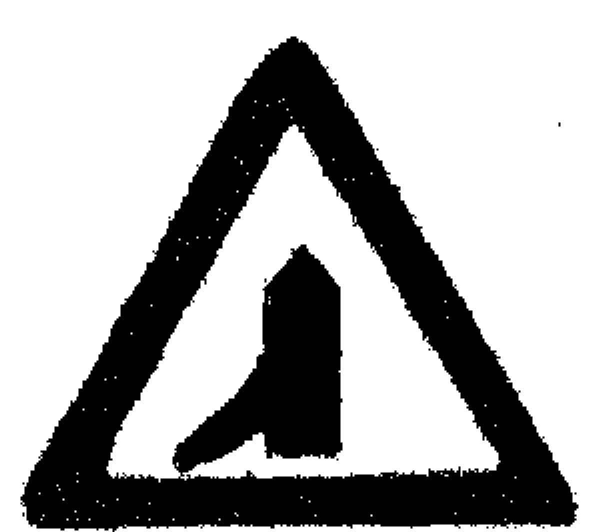

أسلاك كهربائية
ELECTRICAL CABLES


صخور متساقطة
FALLING ROCKS


جسر متحرك
SWING BRIDGE


تقاطع سكة حديد بوابة
RAILWAY INTERSECTION WITH GATE


طريق دائري
RUNABOUT ROAD


طريق فرعي من اليسار
SIDE ROAD ON THE LEFT


تقاطع طريق رئيسي مع فرعي
INTERSECTION OF MAIN ROAD WITH SIDE ROAD

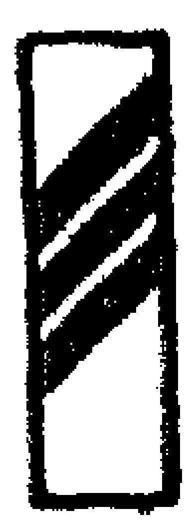

طريق فرعي من اليمين
SIDE ROAD ON THE RIGHT


طريق زلق
SLIPPERY ROAD


تقاطع سكة حديد بدون بوابة
RAILWAY INTERSECTION WITHOUT GATE


مطار
ممر طيران
WARNING OF AEROPLANES (AIRPORT)


طريق غير مستوي
(مطب صناعي)
UNEVEN ROAD


١٥٠م
150M


١٠٠م
التحذير على مراحل


٥٠م
50M



أمامك طريق رئيسي
PRIORITY ROAD A HEAD

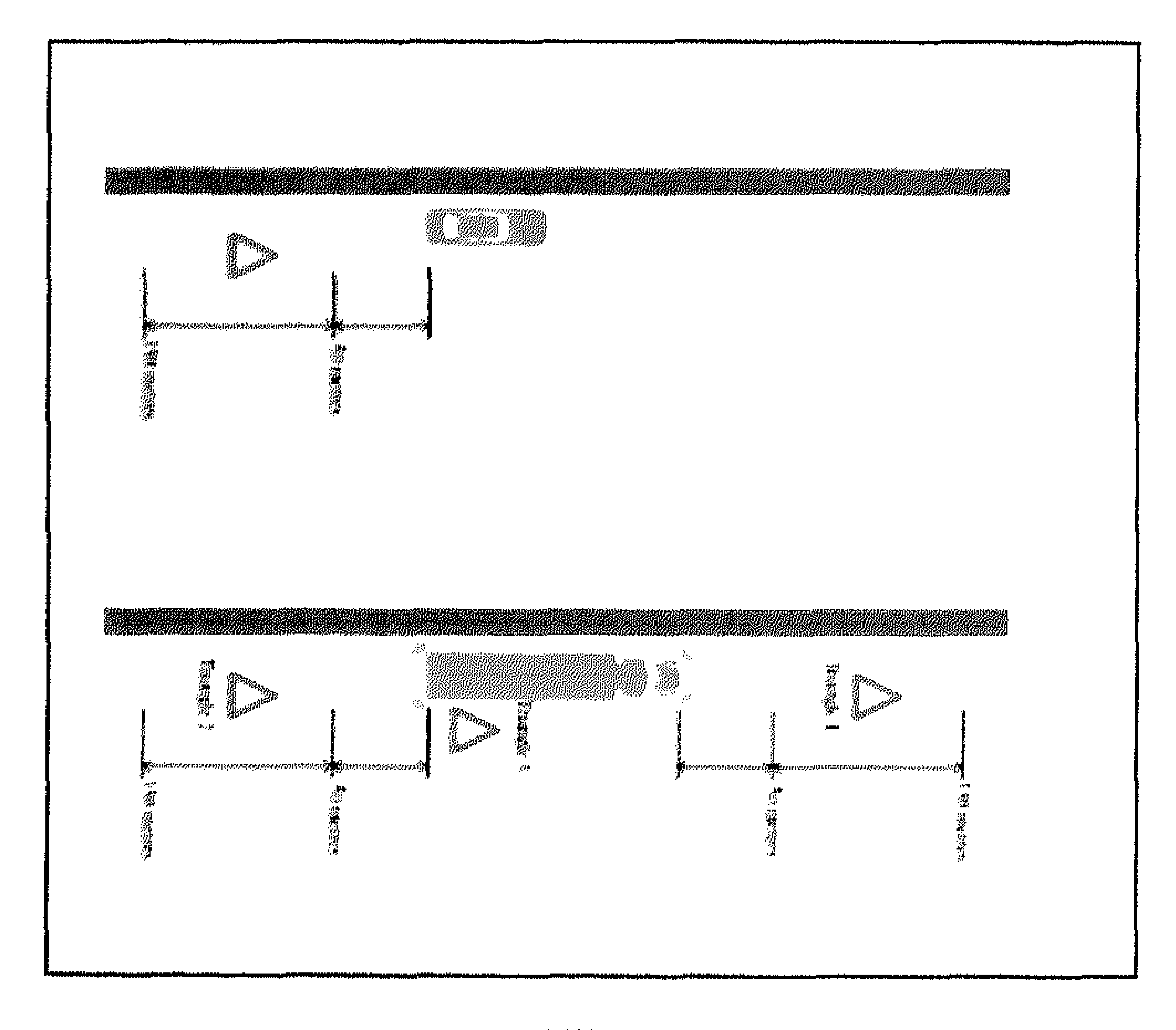

الطريق اتجاهين
TWIN SIDE D. ROAD



المثلثات التحذيرية للاشارة الى تعطل المركبة أو تصادمها

في حالة تعطل المركبة أو عند تورطها في اصطدام ، إذا كان لديك مثلث تحذيري فعليك وضعه على المسار الذي تقف عليه خلف المركبة بمسافة تتراوح من 50 الى 150 متر.

وعلى المركبات التي يتعدى وزنها الإجمالي 2 طن وضع ثلاث مثلثات تحذيرية على الأقل في مواقع العطل.



ثانيا: الإشارات التنظيمية:

وهي التي يقصد بها إبلاغ مستخدمي الطريق ببعض القيود او والممنوعات التي يجب أن يستجيب لها اثناء القيادة وتنقسم إلي

ا ـ علامة الأولوية :

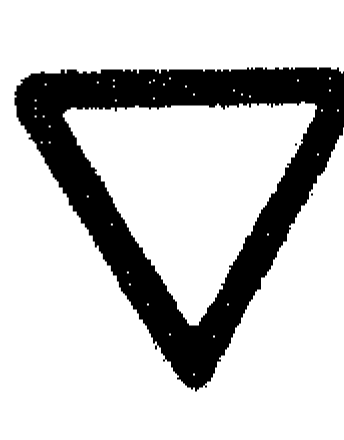
ويقصد بها بعض الاولويات عن بعض الاجواء على الطريق وتبين القواعد الخاصة ببعض الأولويات في التقاطعات والأجزاء الضيقة من الطريق او تفيد أمر قائد المركبة بضرورة التوقف عند العلامة وعدم التحرك مرة ثانية إلا بعد التأكد من استطاعتة ذلك بدون أي خطر وهي:



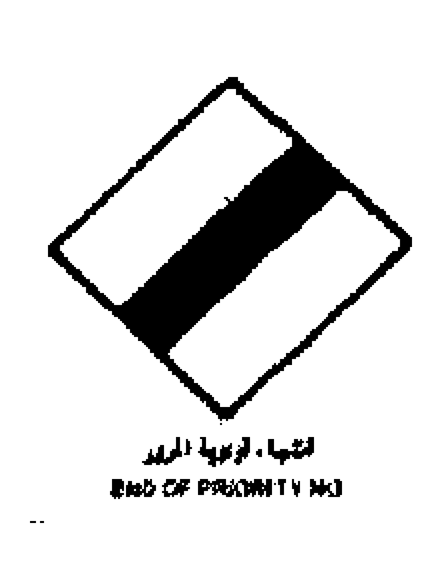
طريق له الأولوية في المرور



الأولوية للقادم
PRIORITY FOR ONCOMING TRAFFIC



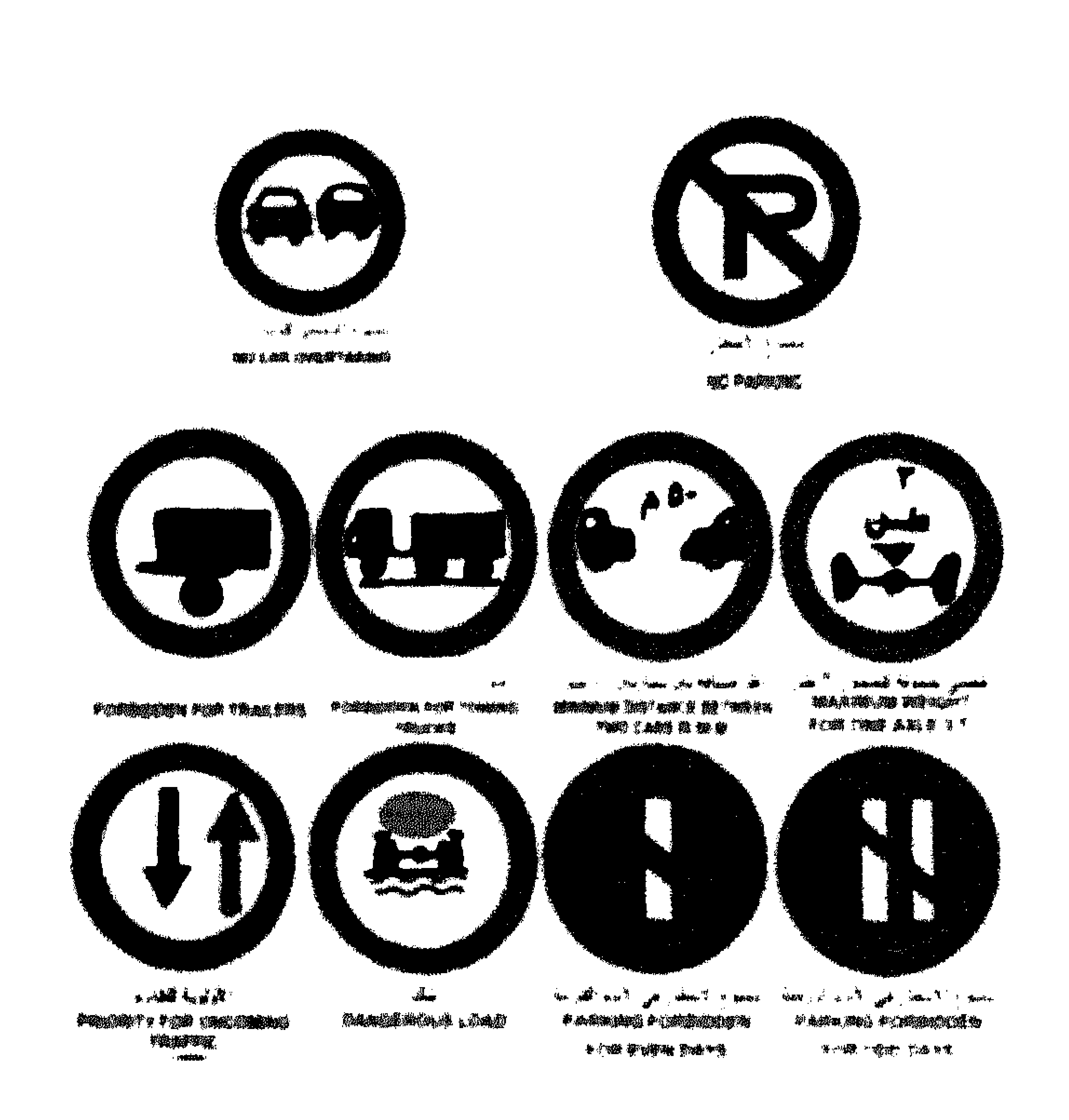
امامك طريق له الافضلية



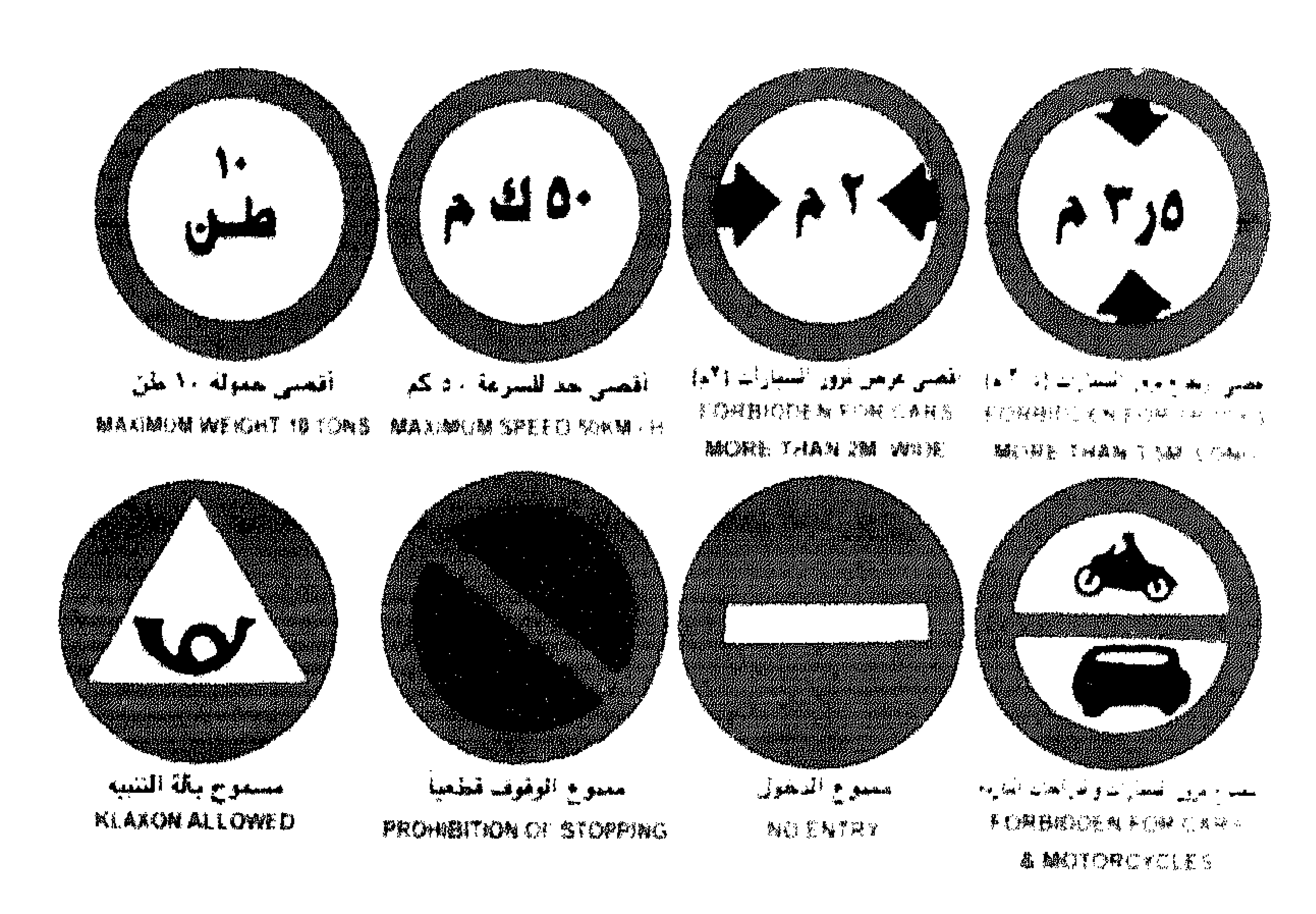
انتهاء أولوية المرور

٢ ـ علامة المنع:

وهي علامة دائرية الشكل حمراء الإطار بيضاء الأرضية والرمز أو الكتابة بالاسود وتستعمل لمنع مستعملي الطريق من القيام بأعمال معينة أو إلزامهم بالقيام بأعمال أخري يقتضيها نظام المرور وهي .




قف
STOP
٦٠


١٠
طن
٥٠ ك م
٢ م
٣ر٥ م
أقصى حمولة ١٠ طن
MAXIMUM WEIGHT 10 TONS
أقصى حد للسرعة ٥٠ كم
MAXIMUM SPEED 50KM/H
أقصى عرض لمرور السيارات (٢م)
FORBIDDEN FOR CARS
MORE THAN 2M WIDE
مسموح بآلة التنبيه
KLAXON ALLOWED
ممنوع الوقوف قطعياً
PROHIBITION OF STOPPING
ممنوع الدخول
NO ENTRY
FORBIDDEN FOR CARS
& MOTORCYCLES

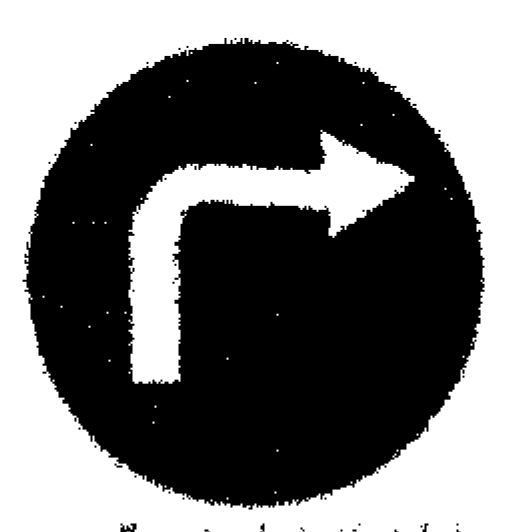
٣ ـ علامة الإجبار او الإلزام:

وتكون على شكل دائرة أرضيتها زرقاء اللون والكتابة أو الرمز باللون الابيض .

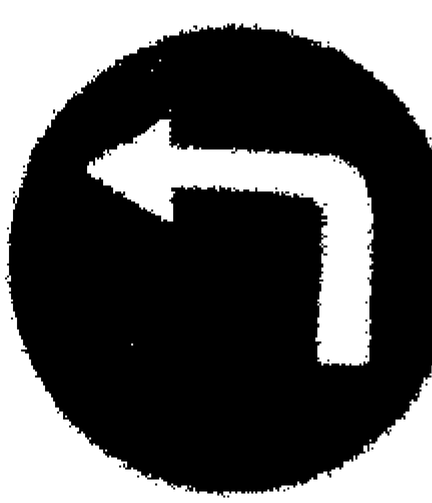
وهذه العلامات جاء شكلها من بداية الكلمة الإنجليزية وهي organizing وهي بمعني تنظيم، لذا جاءت هذه العلامات على شكل دائرة. وهذه العلامات توضع في نفس المكان المراد إتيان المعلومة التنظيمية مباشرة. وهي محاسب عليها من قبل رجال المرور وتستعمل لمنع مستعملي الطريق من القيام بأعمال معينة أو إلزامهم بأعمال اخري يقتضيها نظام المرور .



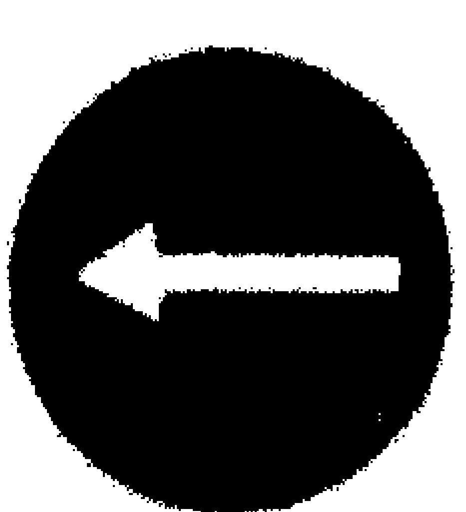
أماكن دوران إجباري لليمين أو اليسار
TURN RIGHT OR LEFT MANDATORY



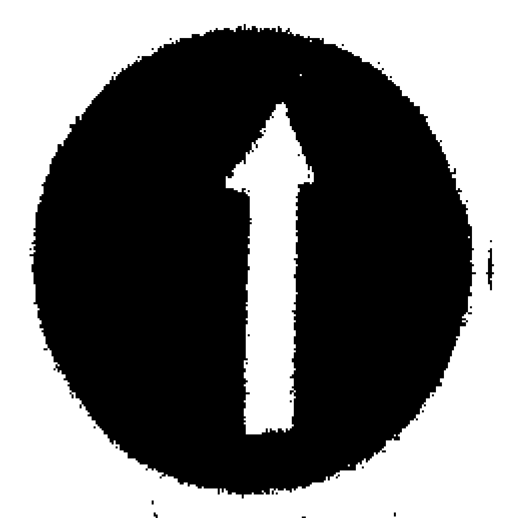
أماكن إتجاه إجباري لليمين
TURN RIGHT MANDATORY



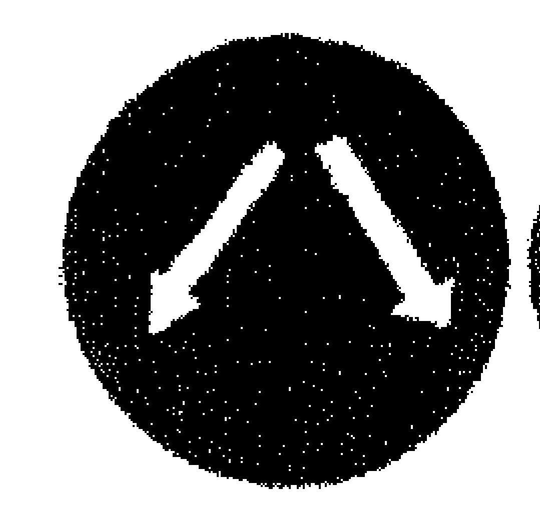
أماكن إتجاه إجباري لليسار
MANDATORY TURN LEFT

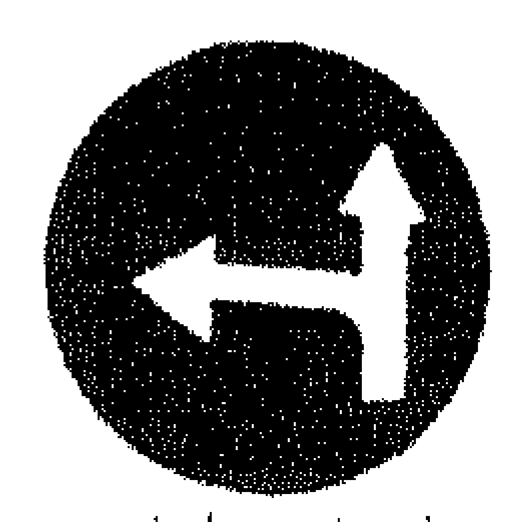


إلزم اليسار
KEEP LEFT



إتجاه إجباري للأمام
GO STRAIGHT MANDATORY

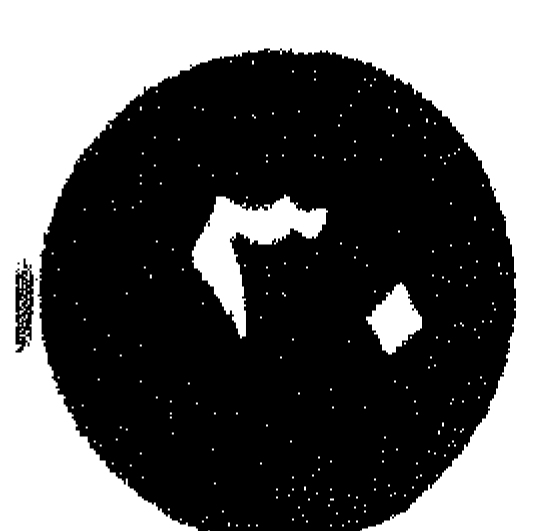


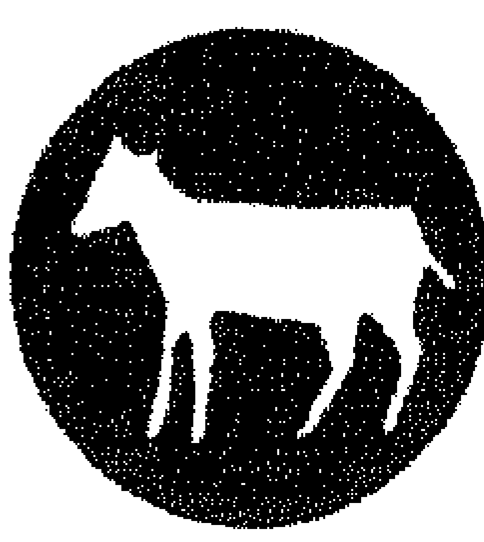
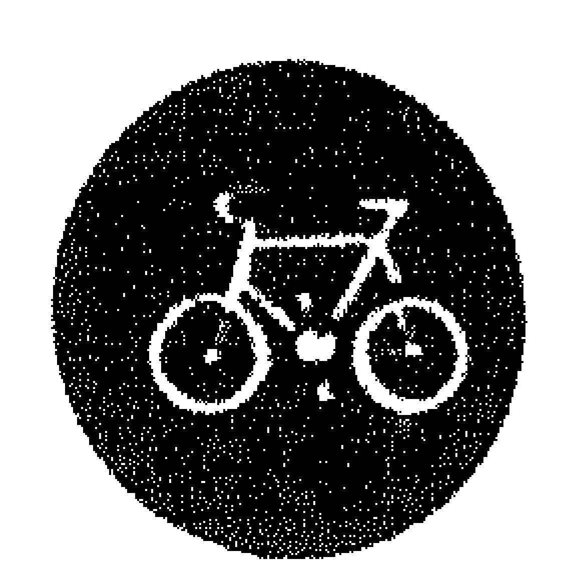



المرور على أحد جانبي الطريق
TRAFFIC ON ONE SIDE

إلزم اليمين
KEEP RIGHT

إلزم اليسار
KEEP LEFT



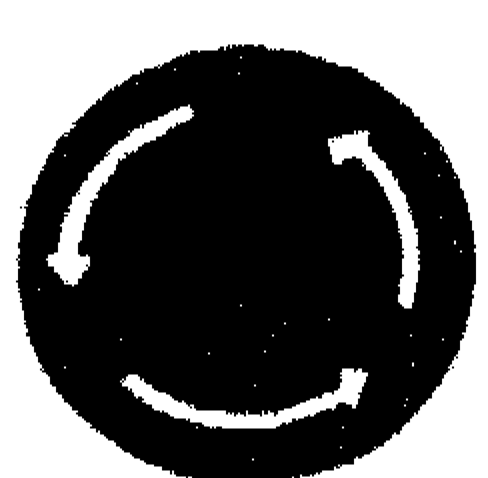
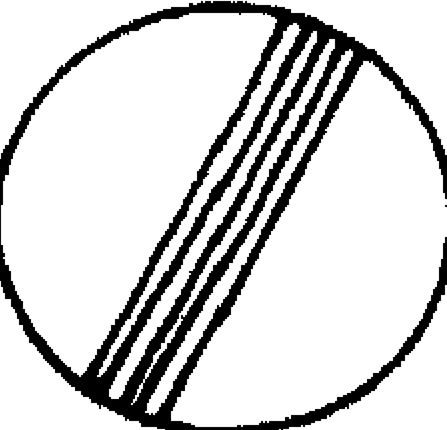
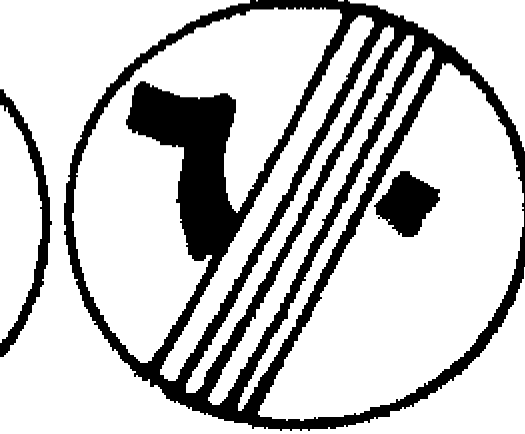




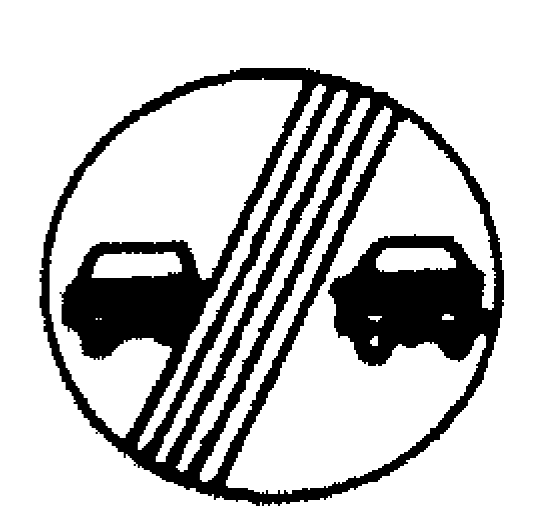
أقل سرعة إجبارية
MINIMUM MANDATORY SPEED

طريق إجبارى للمشاه
MANDATORY ROAD FOR PEDESTRIANS

طريق إجبارى للحيوانات
MANDATORY ROAD FOR ANIMALS

طريق إجبارى للدراجات
COMPULSORY CYCLE TRACK



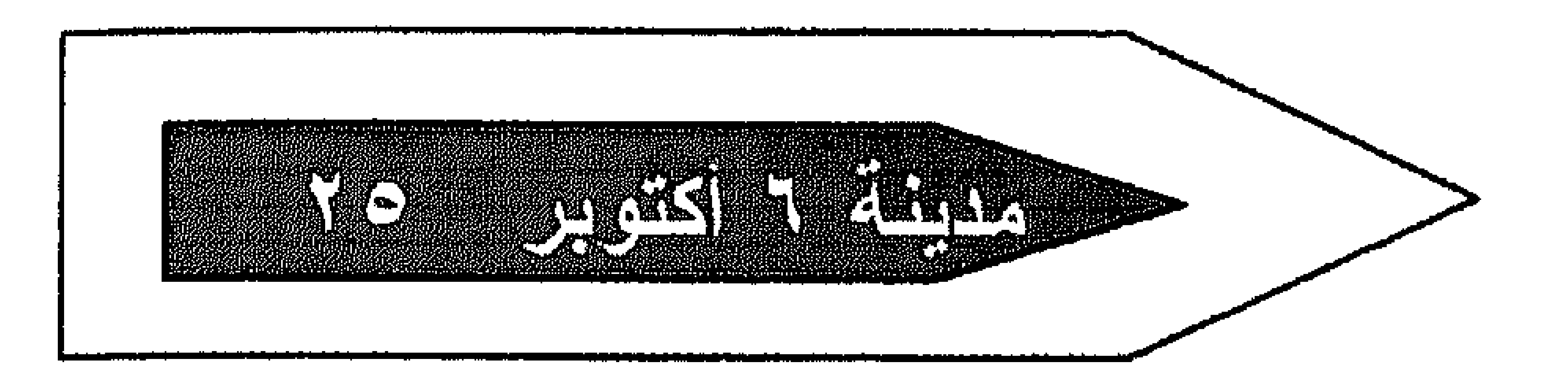
إتجاه مستدير
ROUND ABOUT

نهاية المنع
END OF PROHIBITION

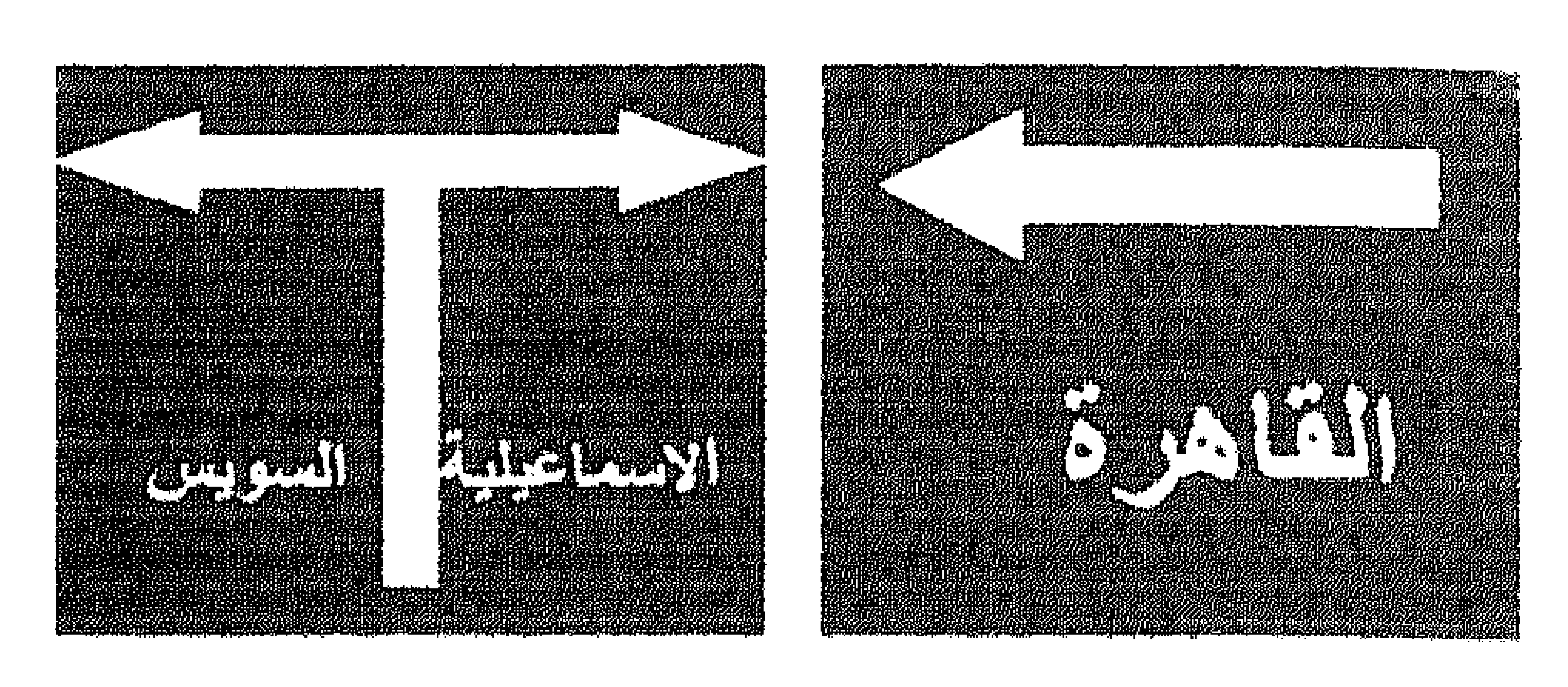
نهاية منطقة تحديد السرعة
بـ ٦٠ كم / ساعة
END OF SPEED LIMIT 60 KM / H

نهاية المنع من التجاوز
END OF PROHIBITION OF OVERTAKING

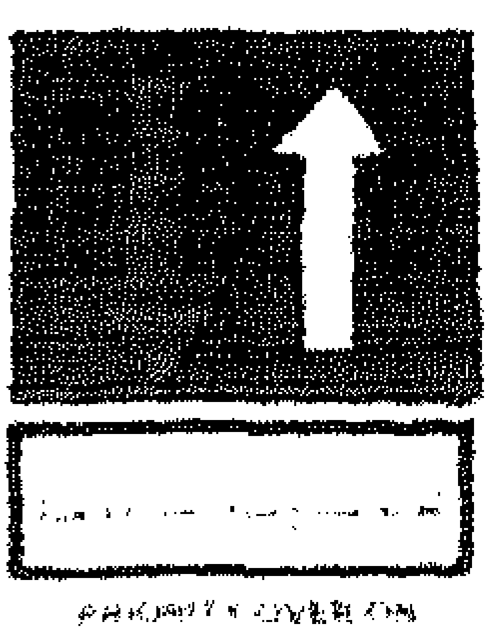
ثالثا:العلامات الإرشادية(الإعلامية):
وهي التي تزود مستخدمي الطريق بما يفيدهم من معلومات ونصائح يحسن الإستفادة بها. وتكون على شكل مربع أو مستطيل أزرق اللون ذو كتابة أو رموز بيضاء أو سوداء أو حمراء. ولابد أن توضع قبل المكان المراد الإرشاد عنه بمسافة تسمح بإستقبال المعلومة الإرشادية وإتخاذ القرار والسيطرة على السيارة للإستفادة من المعلومة. وهذه العلامة غير محاسب عليها من قبل رجال المرور .
هذا النوع من العلامات (اللافتات) يستخدم لإرشاد مستعملي الطريق ومدهم بالمعلومات التي هم في حاجة إليها على الطريق وأهمها:
أ- علامات الإتجاه :
هذه العلامة توضع عند ملتقى الطريق لتبين لنا ما ينتهي ويوصل إليه كل طريق.



ب- علامات تعريف الأماكن :
وهذه العلامات توضع عند مدخل كل بلدة لتوضح لمستعملي الطريق المكان (المدينة أو البلدة) باللون الأبيض ، وهذه العلامات لاتعني مجرد الإشارة إلي إسم البلدة ، بل تعني أمورا أخرى يجب على السائق مراعاتها ووضعها موضع الإهتمام.

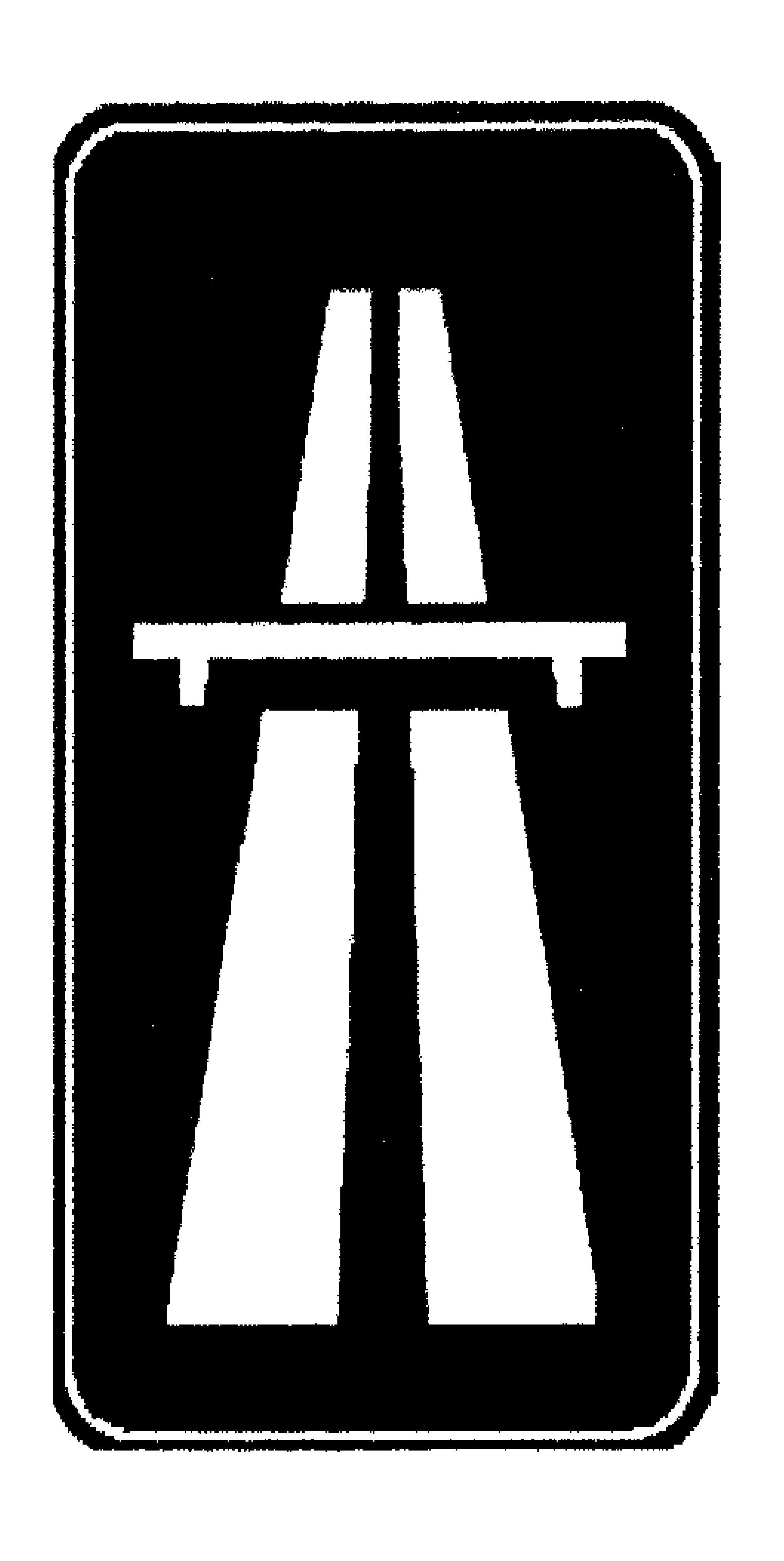


ج - علامات تقدم معلومات مفيدة لقائدي السيارات :
علامات توضح طريق ذو إتجاه واحد ، طريق مسدود، مستشفى ،هاتف ، محطة بنزين ، موقف أتوبيس ، مركز إسعاف ، مطعم ، مركز إصلاح .
وقد جاء شكل العلامات الإرشادية من الأحرف الأولى للكلمة الإنجليزية إرشادية وهي:



PRIORITY OVER ON-COMING TRAFFIC

مركز اسعاف	مركز للتصليح	محطة وقود	مطعم
FIRST AID STATION	MECHANICAL AND SERVICE STATION	GASOLINE STATION	RESTAURANT
تليفون	موقف (اوتوبيس)	مخيم	معسكر للشباب
TELEPHONE STATION	AUTOBUS STOP	CAMPING SITE	YOUTH HOSTELS
موقف سيارات	مستشفى	طريق مغلق	تحويلة
PARKING	HOSPITAL	NO THROUGH ROAD	DETOUR



نهاية حد الطريق
السريع

بداية حد الطريق
السريع



والأرقام الدولية للحمولات المشتعلة والخطرة هي



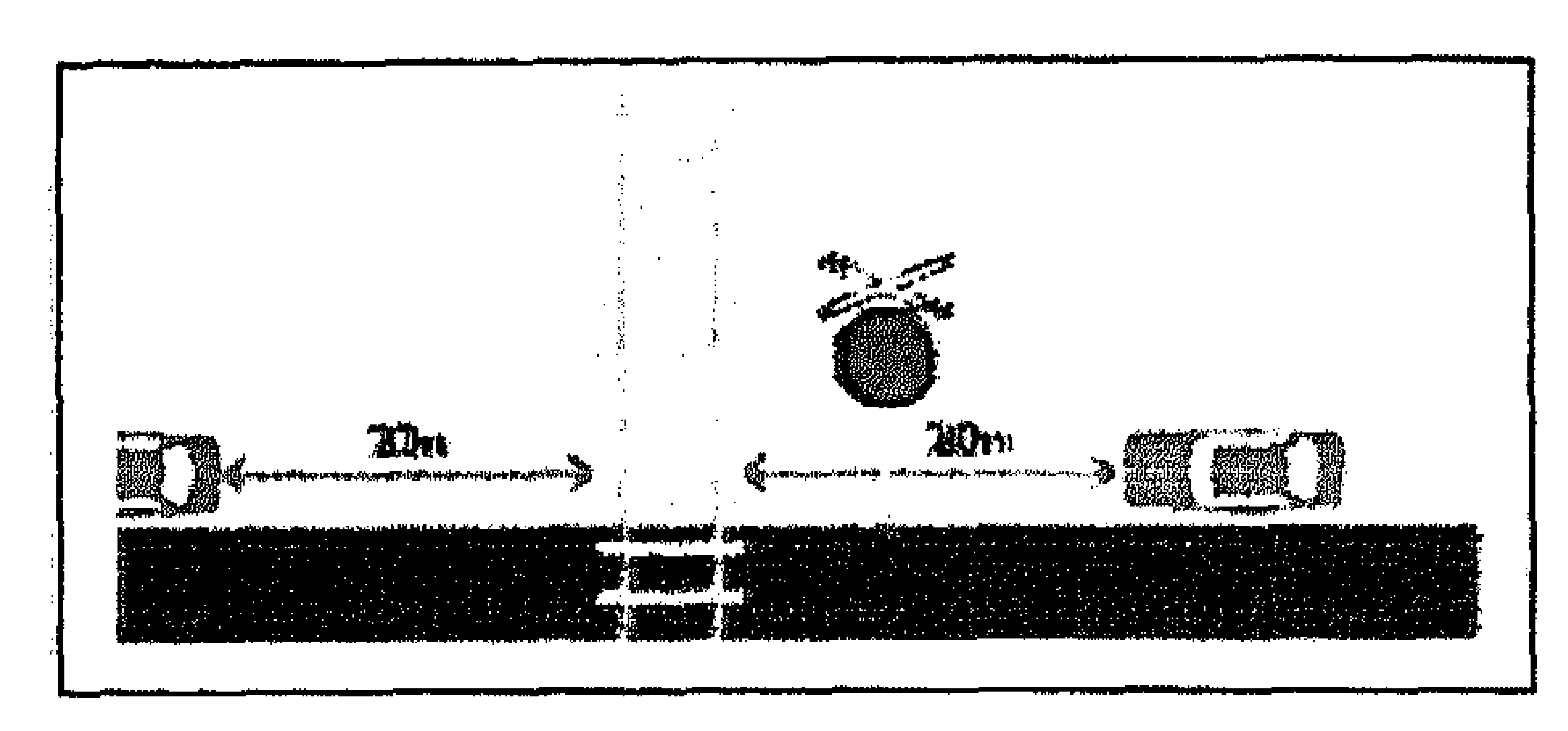
رابعا: علامات الوقوف والإنتظار:

وهي العلامات التي تحدد أماكن الوقوف أو الإنتظار أو الإثنين معا أو في أيام معينة دون غيرها أو لفترة محددة أو غير محددة أو بأجر أو بدون أجر، وغالبا ما تكون بالكتابة أو برسم مستطيل على الأرض يبين وضع السيارة عند الإنتظار هل هي موازية أو متعامدة أو مائلة على الرصيف. ولابد أن تكون السيارة داخل

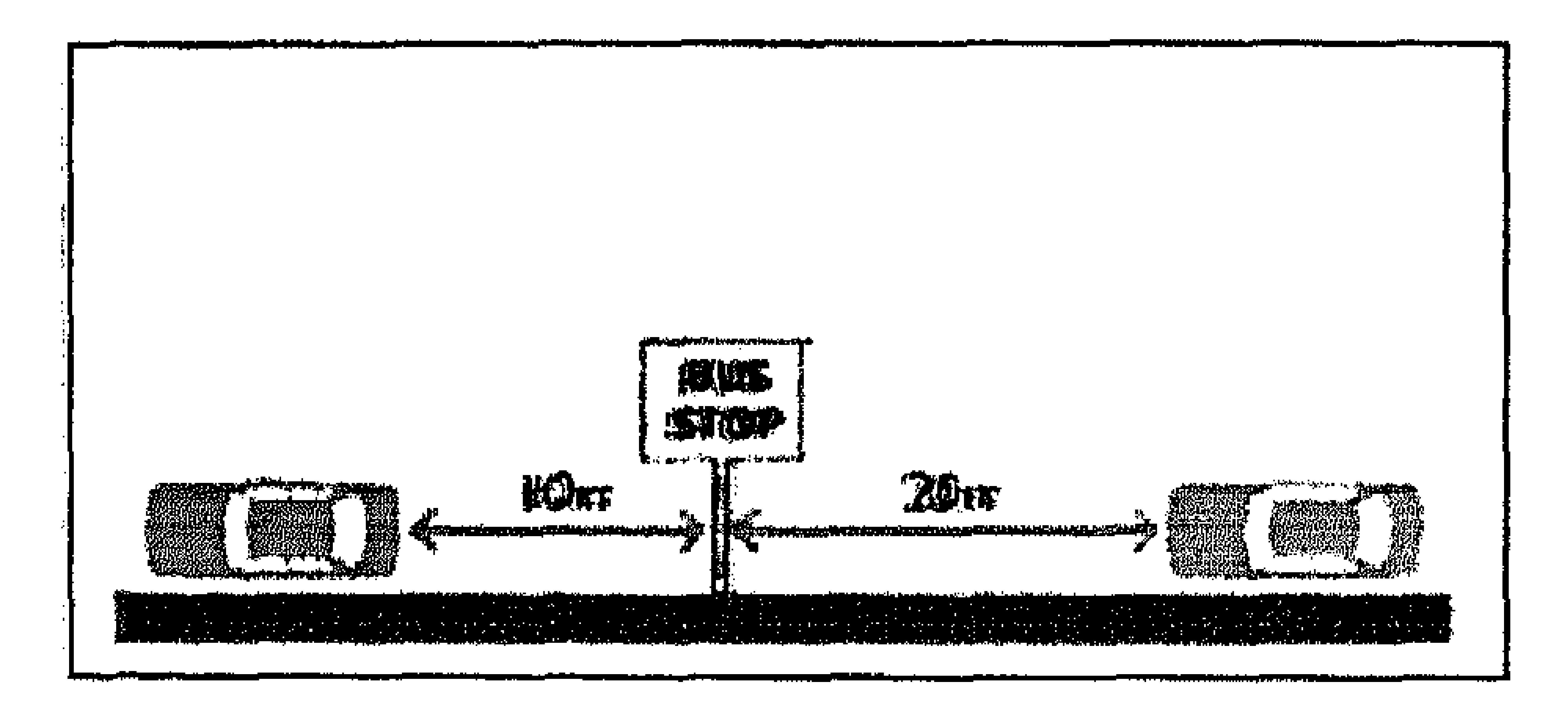
مستطيل واحد ولا تاخذ اكثر من مستطيل والإ أعتبرت مخالفة للقانون . وهذه العلامات محاسب عليها من قبل رجال المرور .

وتكون جميع هذه العلامات طبقاً للأشكال المرفقة والمواصفات الواردة في الإتفاقية المشار إليها ولا يجوز تركيب أية لوحات أو إعلانات أو أجهزة من شأنها أن تؤدي إلي حدوث إرتباك مع مدلول علامات المرور أو أجهزة توجيه المرور الأخري أو يكون من شأنها أن تجعل هذه العلامات أو الأجهزة أقل وضوحاً أو فاعلية.

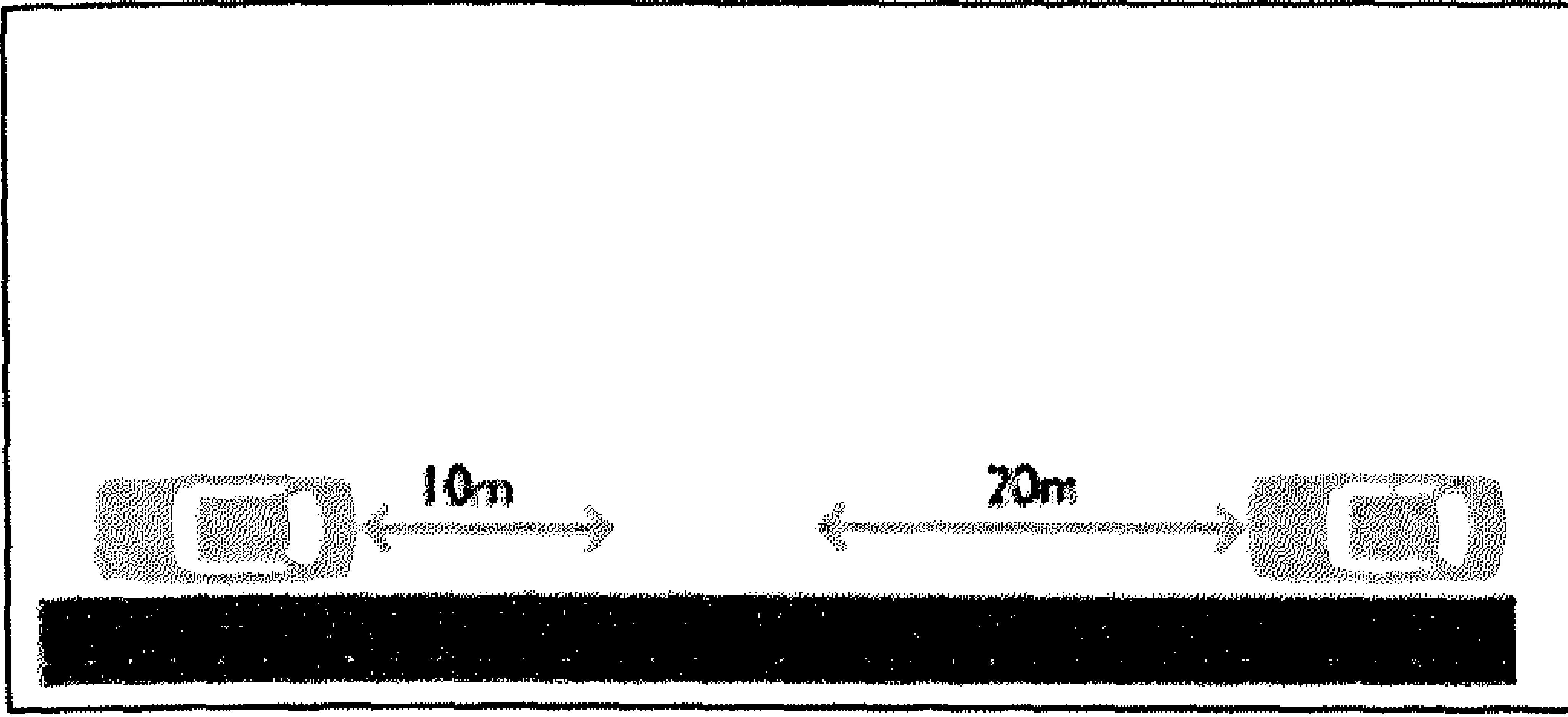
ويحظر إلحاق أي ضرر بعلامات وأشارات وأجهزة توجيه المرور الأخري او تغيير معالمها أو مراكزها أو إتجاهها.



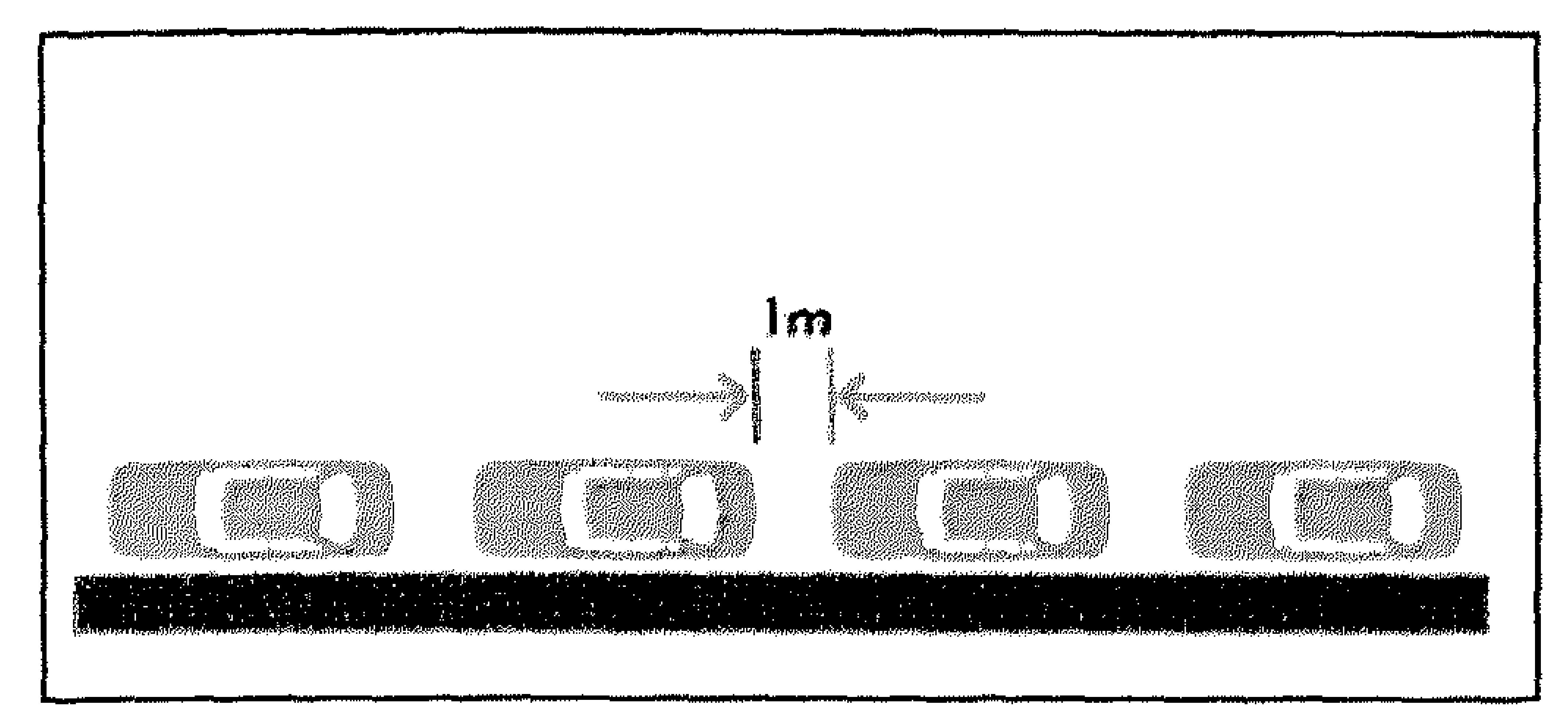
أماكن ومسافات الوقوف الامنة عند مزلقانات السكة الحديد



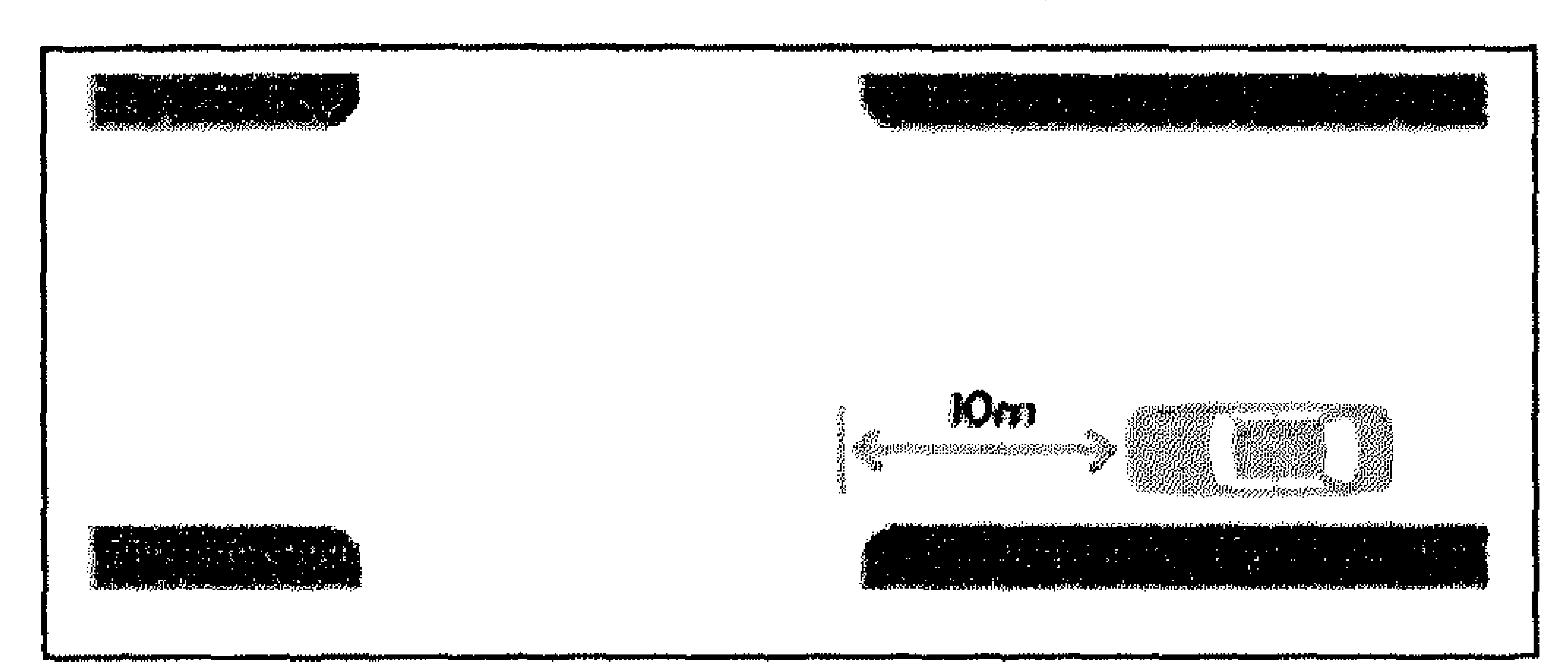
أماكن ومسافات الوقوف والانتظار القانونية والامنةعند محطات الاتوبيس



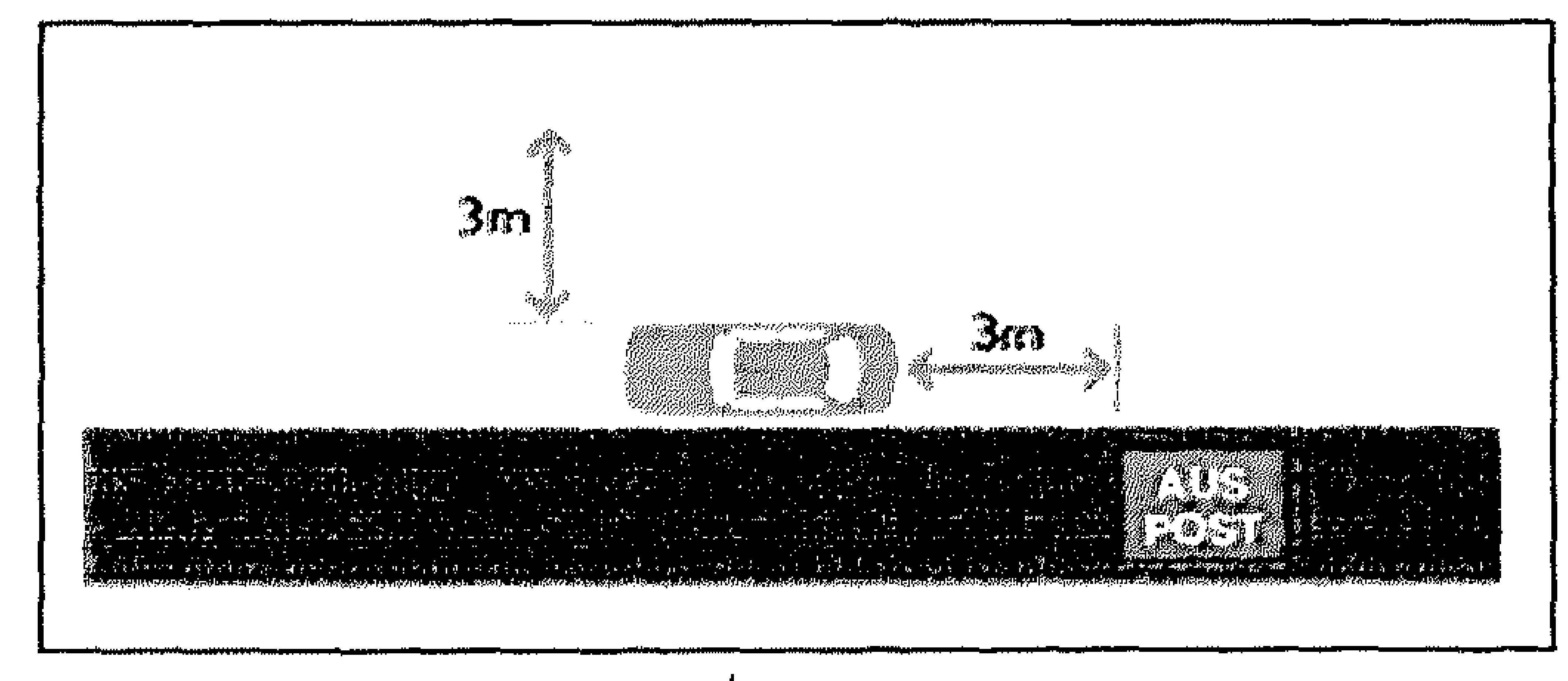
قواعد الانتظار قبل وبهد أماكن عبور المشاة العامة

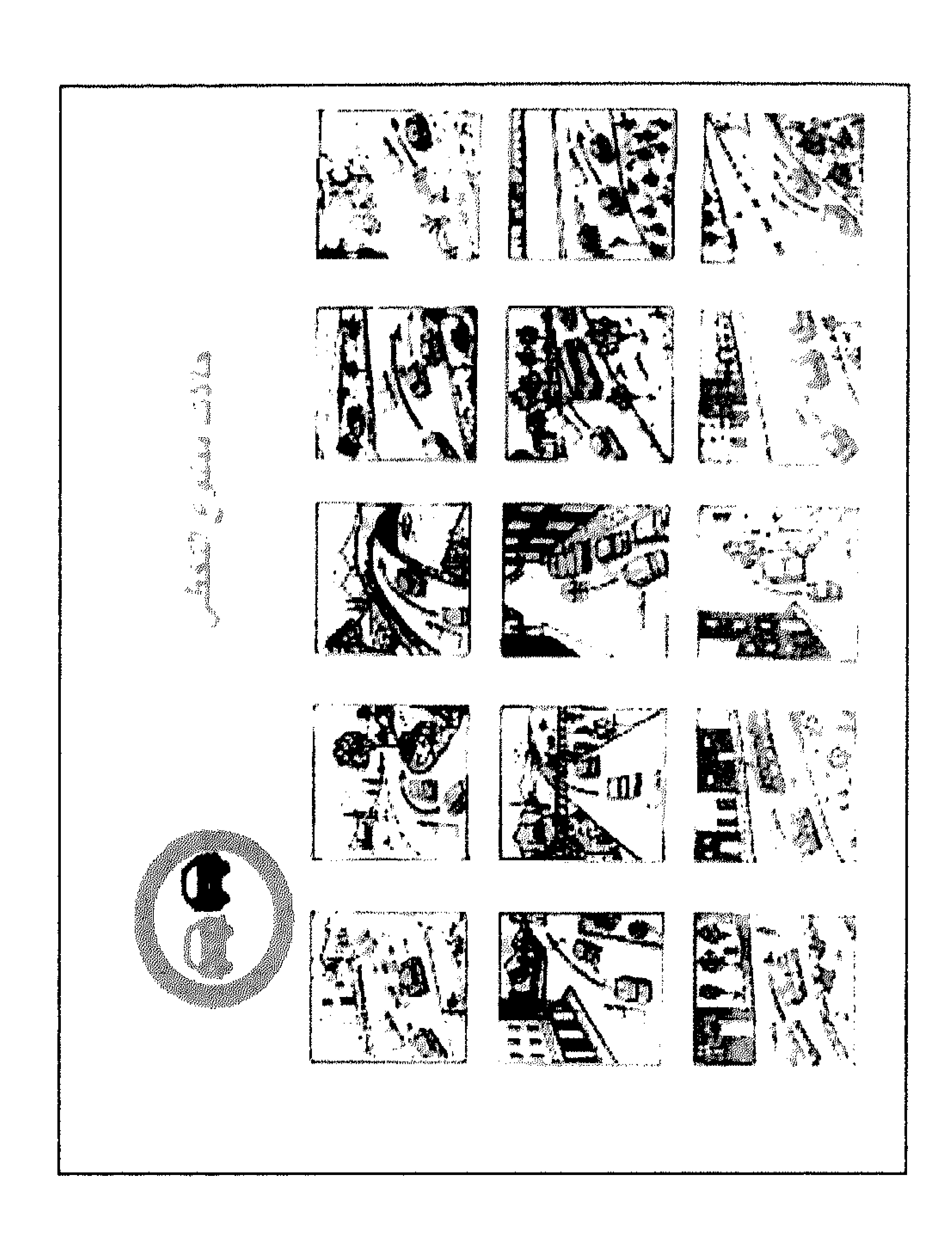


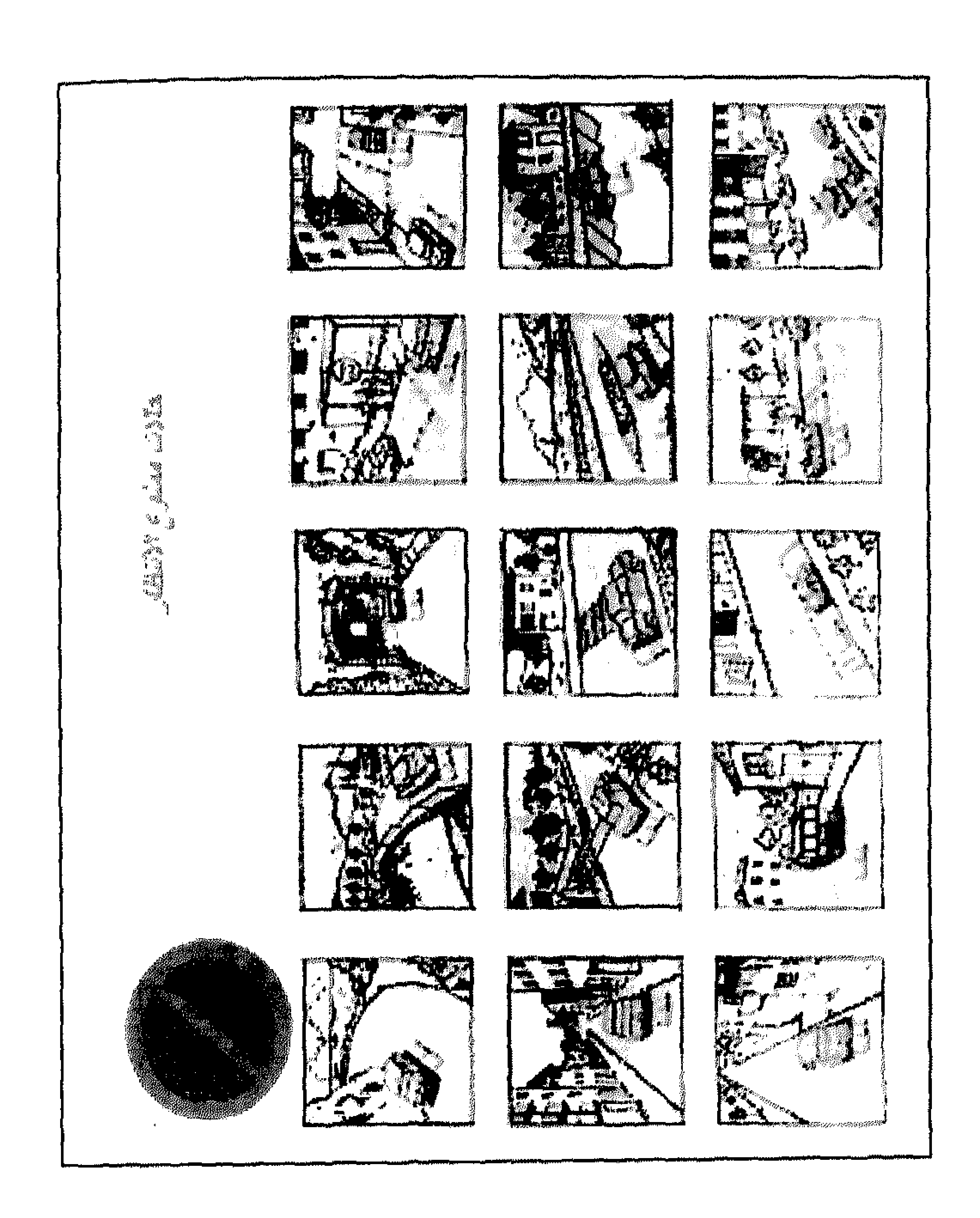
مسافة التى يجب تركها بين السيارات المنتظرة



القواعد العامة فى الانتظار



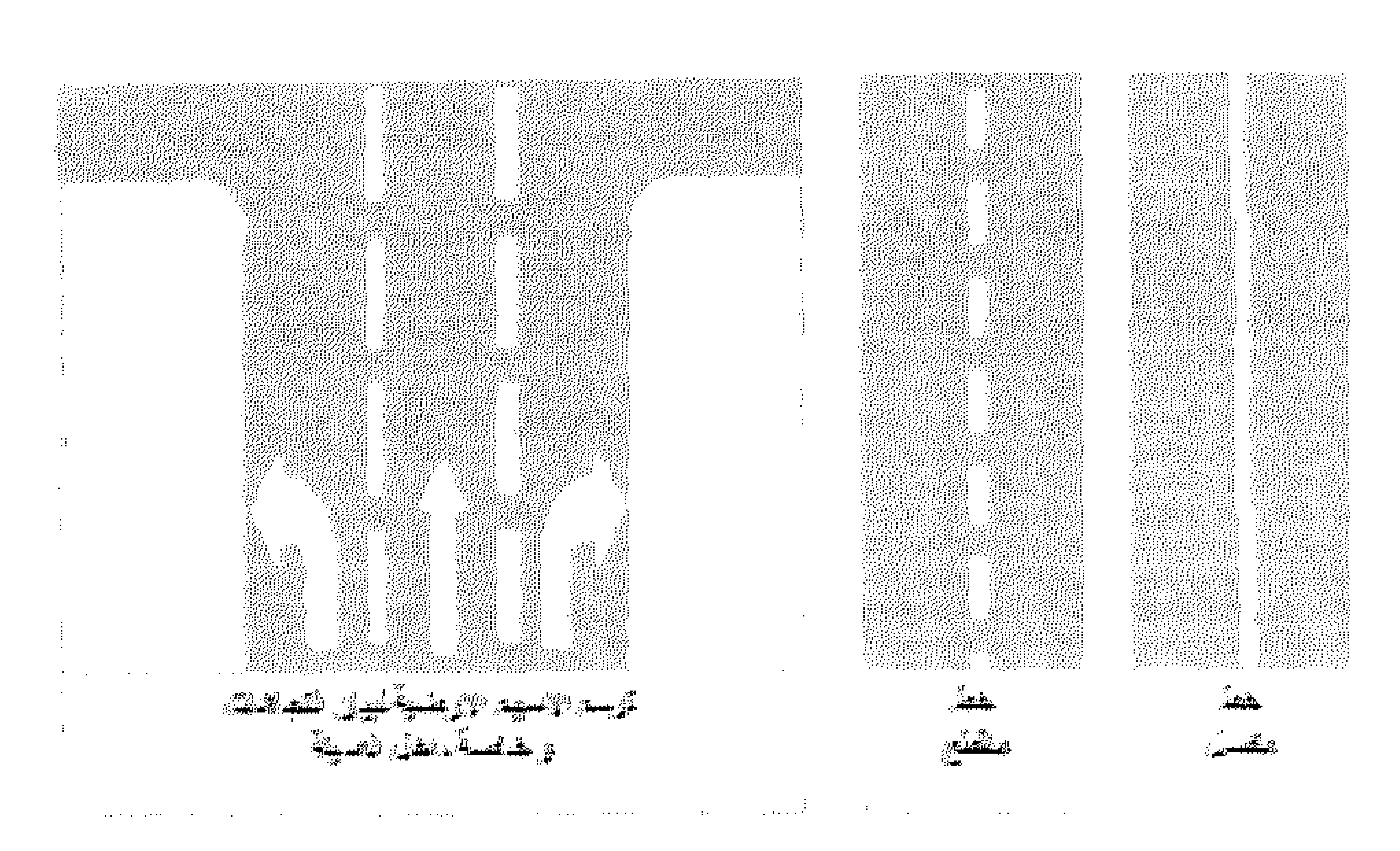




العلامات الأرضية

تعريف العلامات الأرضية:-

الخطوط الأرضية البيضاء هى أحد أنواع علامات المرور ، ولكل منها مدلول خاص ، ويفرض وجودها على سائقي السيارات إلتزامات معينة وترسم هذه الخطوط لتنظيم المرور علي سطح الطريق .



* الخط الأبيض المتصل :

يوجد وسط الطريق ويقسمه الى حارتين واتصاله يعني عدم السماح للسيارات بتخطيه على أى نحو للإنتقال إلى الحارة الأخرى أي أن تجاوز السيارات المتقدمة في المنطقة التي يوجد بها يكون ممنوعا قطعيا. ويوضع هذا الخط الأبيض المتصل قبل أماكن الدوران وتقاطع الطرق وفي المنحنيات وفي الطرق غير المستوية وفوق الجسور وتحت الأنفاق أى المناطق التي يحظر الإنتقال والتجاوز فيها.

* الخط الأبيض المتقطع :

ويستعمل لتجزئة نهر الشارع إلي حارات تتوزع عليها السيارات في الطرق ذات الإتجاه الواحد حسب سرعتها أو حسب

أتجاهها بالقرب من أماكن الدوران والمفارق حسب أتجاه سيرها في الطرق ذات الإتجاهين المتقابلين.

ويعني وجود هذا الخط الأبيض المتقطع للسيارات بالإنتقال من حارة إلى أخرى وفق سرعتها أو لتجاوز السيارات المتقدمة عليها بعد إتخاذ بقية الإجراءات للتخطي السليم.

*الخطان المتجاوران :

ويستخدم عند المرتفعات على الطريق ذات الإتجاهين المتقابلين خطان متجاوران أحدهما متصل والأخر متقطع بحيث يكون الخط المتصل مجاورا لسائق السيارة المتجهة نحو الأرتفاع والخط المتقطع مجاورا لسائق السيارة القادم منه. ذلك أن التخطي يكون ممنوعا مع الصعود إلي قمة المرتفع حيث أن باقي الطريق لا يدخل في مجال رؤية السائق ويكون التخطي في هذه الحالة غير جائز وفي حالة وجود الخطين المتجاورين يكون على سائق السيارة مراعاة مايلزمه به الخط القريب منه.

الإجراءات السليمة لتخطي السيارة الأمامية :

١ - أن يكون هناك مجال كافي للرؤية.

٢ - أن تتأكد من خلو الطريق من السيارات القادمة والمغادرة.

٣ - أن يسمح من قبل السلطة المرورية في هذا المكان بالتجاوز، أي وجود خط أبيض متقطع وليس مستمر.

٤ - إعطاء الإشارة الضوئية واليدوية الدالة على التخطي.

٥ - زيادة السرعة والقيام بعملية التخطي.

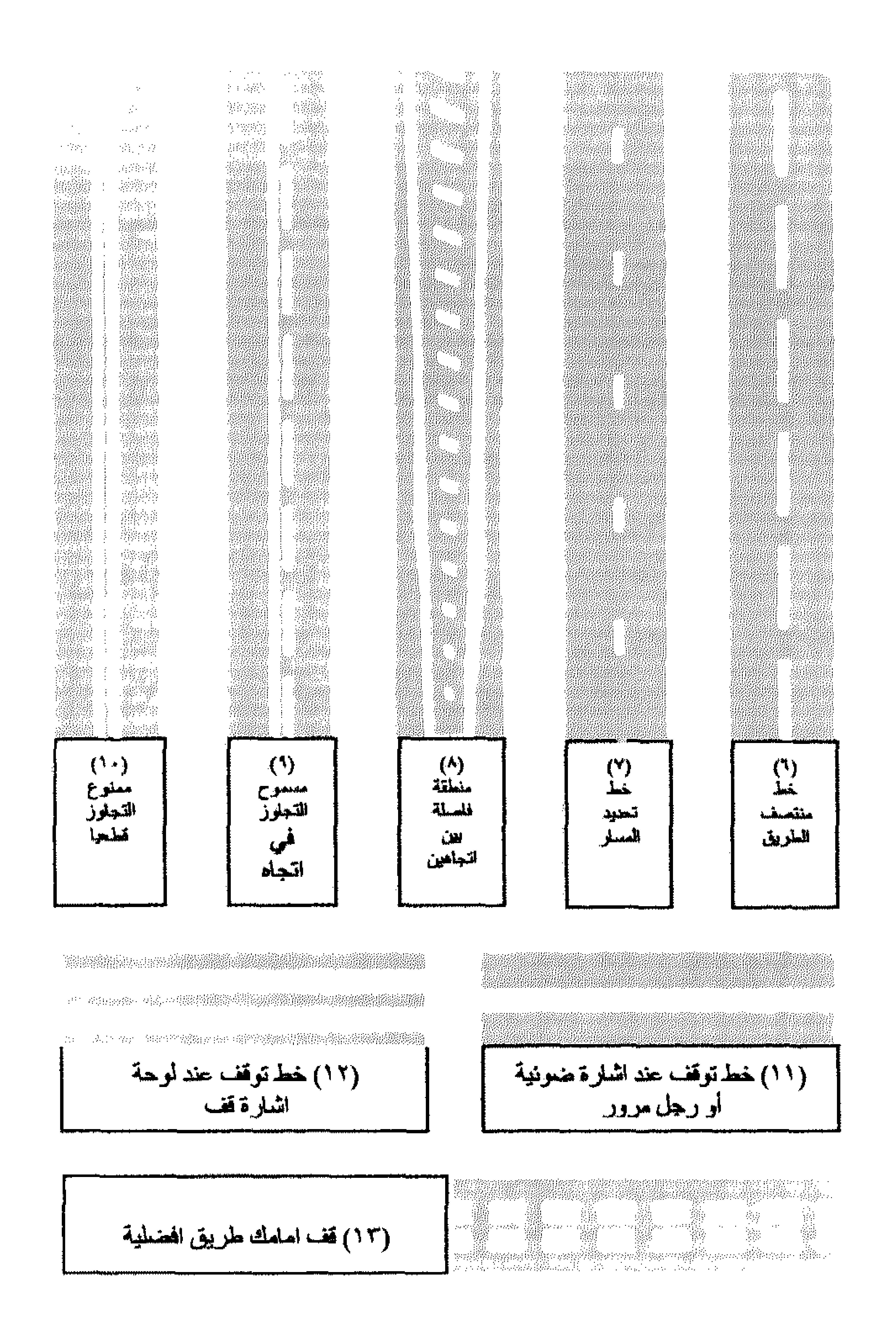
٦ـعند رؤية السيارة المتخطاه في المرآة العاكسة الداخلية لسيارة المتخطي يعطي الإشارة الضوئية الدالة على إتمام عملية التخطي، ثم تخفيض السرعة بحيث لاتقل عن سرعة السيارة المتخطاه

بعض أنواع الخطوط الأرضية الطولية :

١ ٢ ٣ ٤ ٥

١ـ مسموح التجاوز.
٢ ـ إنحناء طريق.
٣ ـ إلتقاء طريق بآخر فرعي.
٤ ـ إلتقاء طريق بآخر رئيسي.
٥ـ خطوط تحذيرية.

انواع من الخطوط الارضية الطولية يليها العرضية



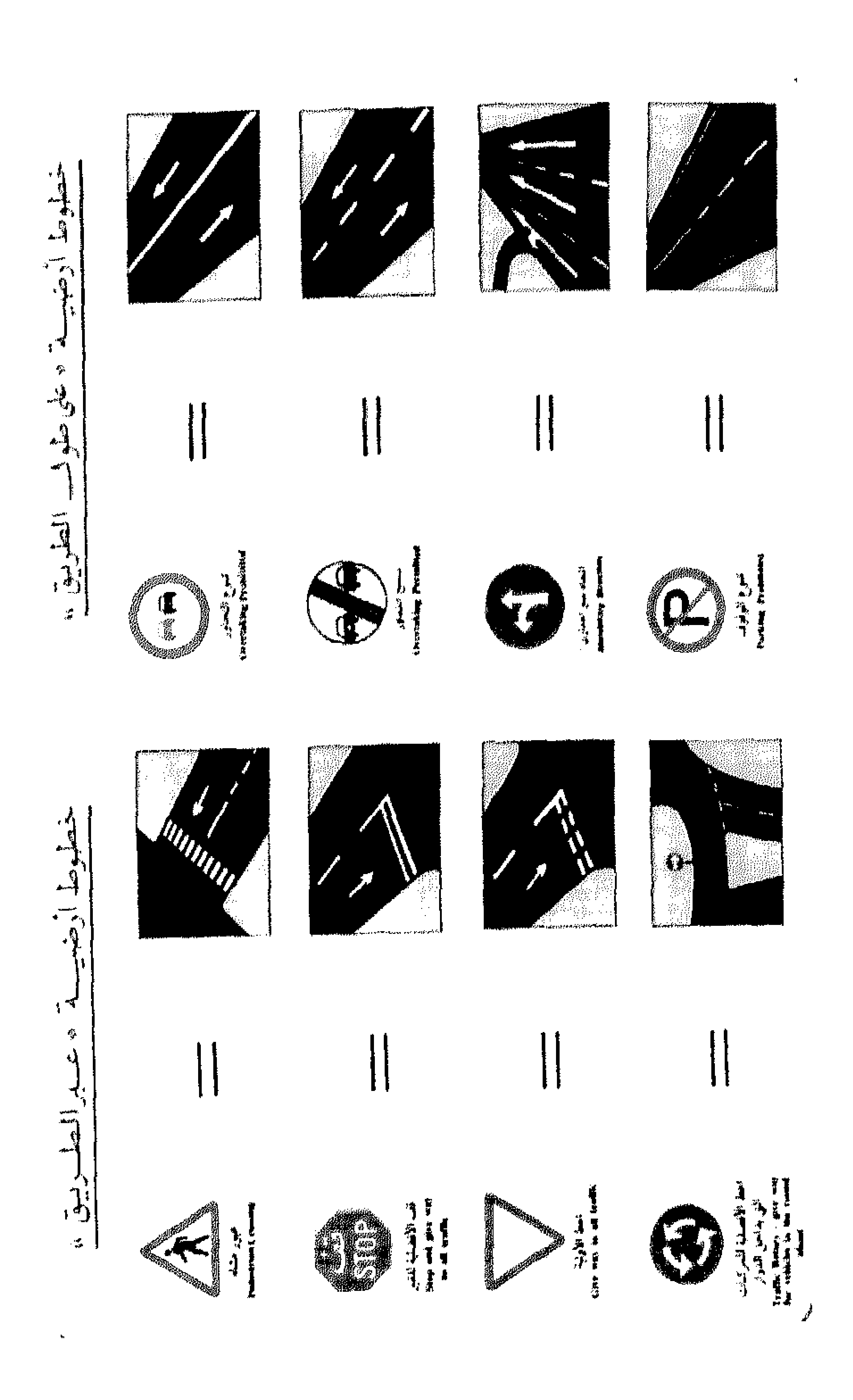
كيفية الألتزام بالسير عند وجود مثل هذه الخطوط الطولية والاسهم والكتابة على الارض

التزم بالسير على يمين الخط الاوسط و يمكنك التجاوز اذا كان الطريق خاليا
Keep to the right of the centerline
-You may take over if the road is clear

و لكن تذكر انه يمنع عبور اي خط مستمر (غير متقطع) BUT
-You must not cross any solid line
و يمنع عبور اي خط اوسط مزدوج
-You must not cross a double centerline

عند التقاطعات يجب السير حسب اتجاه اسهم المسارات
At intersections you MUST drive in accordance with the lane arrows

مواضع العلامات الدولية وتوافقها مع الخطوط الأرضية



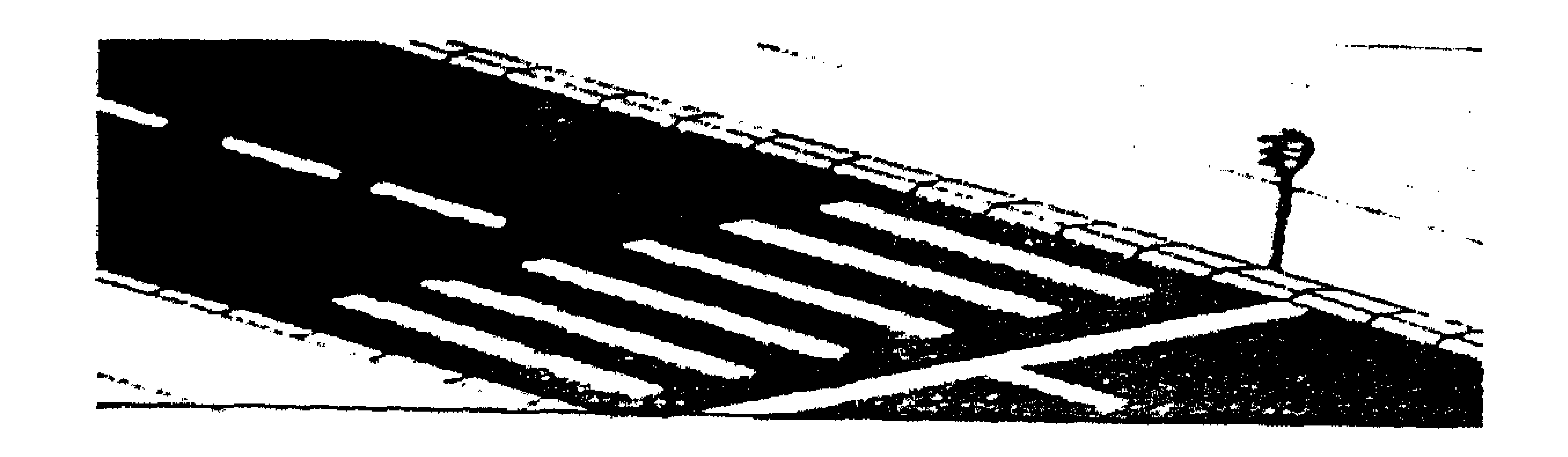
* خط عبور المشاة:

أ- عند مفارق الطرق يتحدد عبور المشاة بخطين بعرض الطريق بينهما مسافة يتناسب إتساعها مع كثافة مرور المشاة. ولا يسمح للمشاة بالعبور إلا إذا سمح لهم بذلك عن طريق شرطي المرور او الإشارة الضوئية. والنوع الثاني من خطوط عبور المشاة يكون على شكل خطين متوازيين بعرض الطريق توجد بينهما خطوط عرضية بيضاء و سوداء ويوضع عليها نور أصفر بصورة متقطعة ليبين لسائقي السيارات إقترابهم من منطقة عبور المشاة التي تكون فيها أولوية العبور لهم، ويجب على سائقي السيارات تهدئة السرعة من على بعد مناسب وذلك للتأكد من خلو مناطق العبور من المشاة قبل مواصلة السير.

ب- خطوط أرضية متوازية بيضاء وسوداء، ولا ينظم عبور المشاة فيها رجل مرور أو أشارة ضوئية. وللمشاة الأولوية في عبور الطريق من خلالها .

* خط الوقوف :

ويلزم هذا الخط سائقي السيارات بالوقوف وعدم التخطي. ويوضع قبل خطوط المشاة ليمكنهم من العبور بأمان كما يوضع قبل أماكن الدوران وتقاطع الطرق التي ينظم المرور عندها بإستخدام الإشارات الضوئية



خط الوقوف قبل عبور المشاة



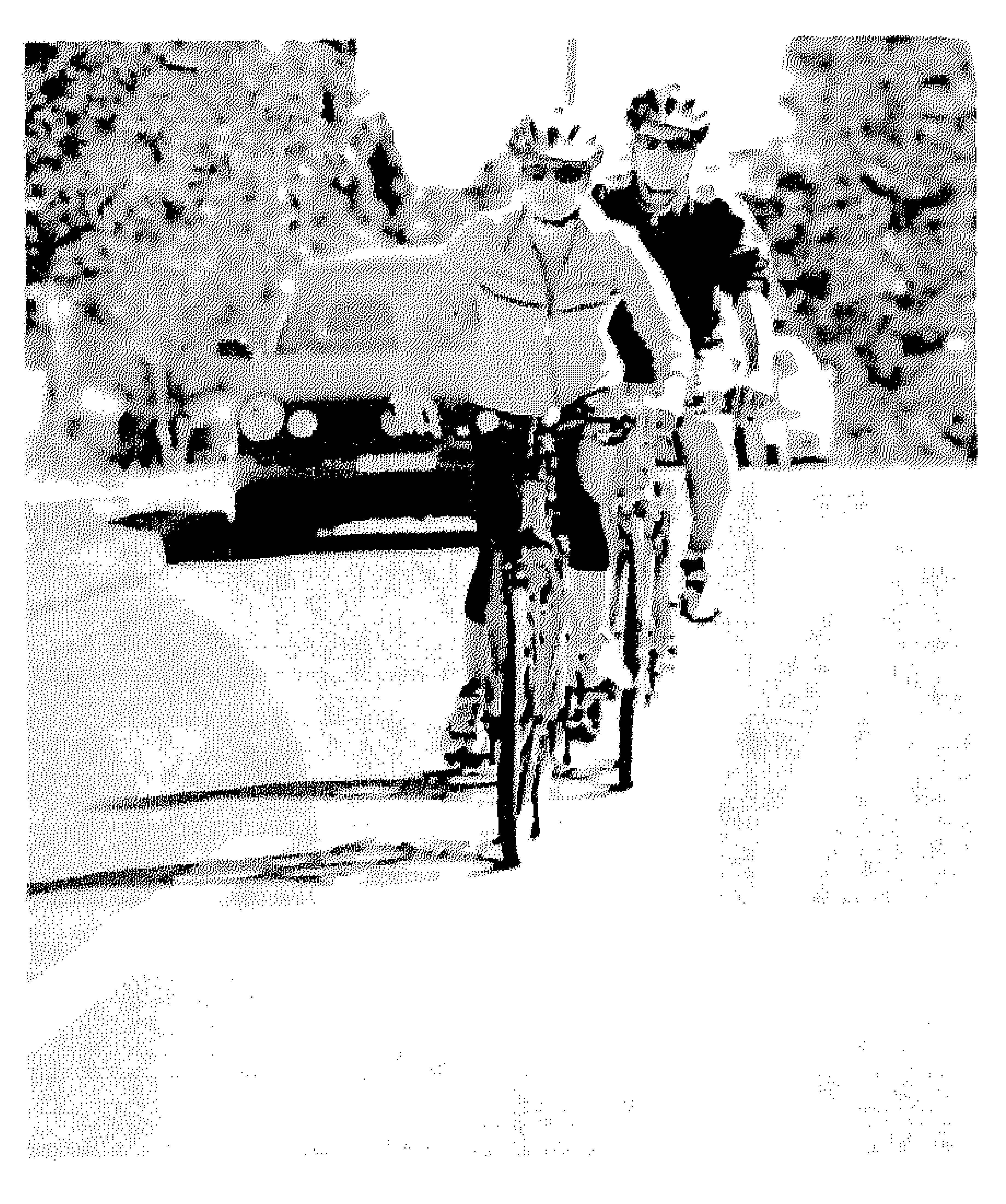
معابر المشاة والأطفال المشتركة

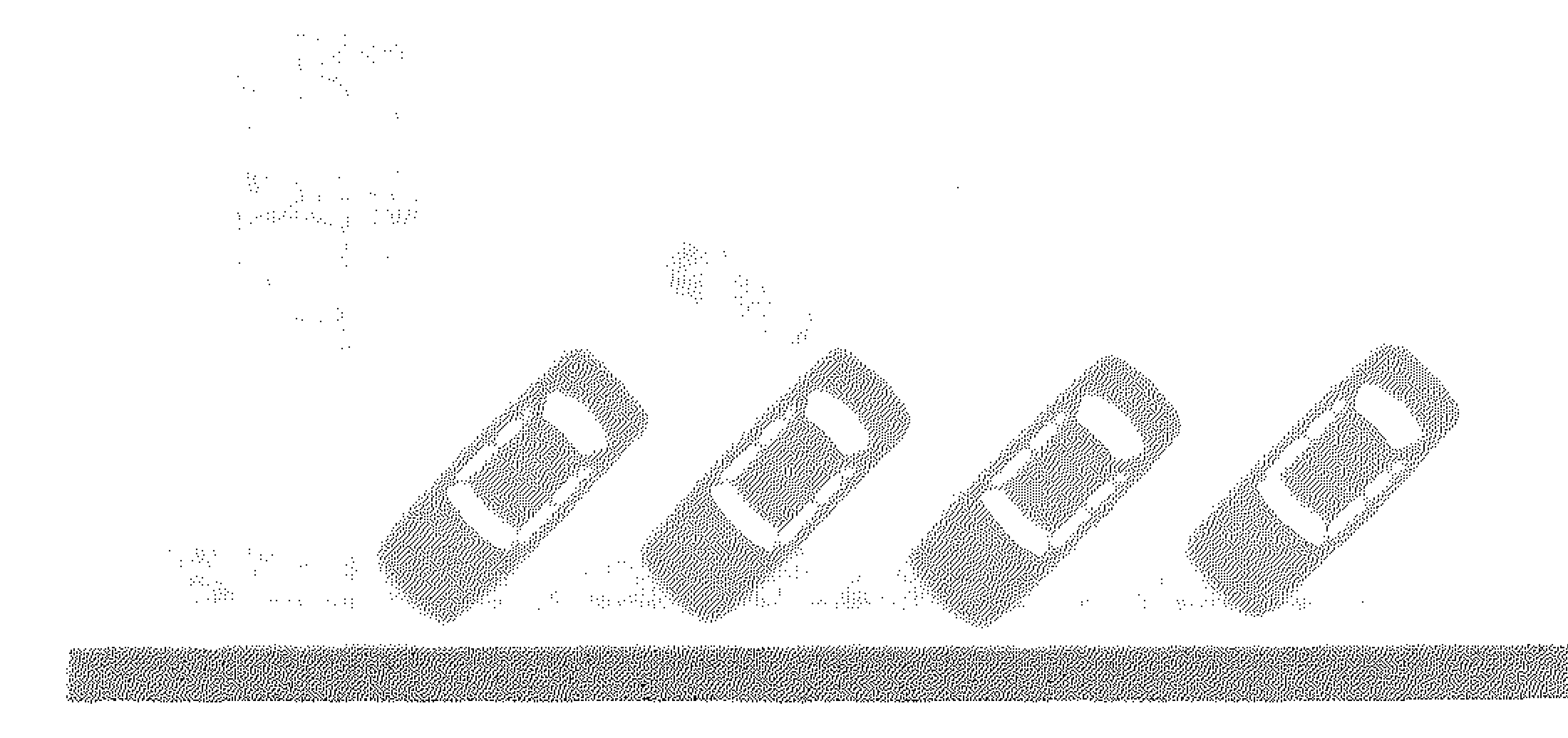
تستخدم بعض معابر المشاة كمعابر أطفال في بعض الأوقات من اليوم. في حالة وجود علم يحمل عبارة CHILDREN CROSSING "معبر أطفال" فإن هذا يعني أن المعبر مستخدم لعبور الأطفال، أما إذا لم يتم إظهار هذا العلم، فإن هذا يعني أن المعبر مستخدم لعبور المشاة كالمعتاد.

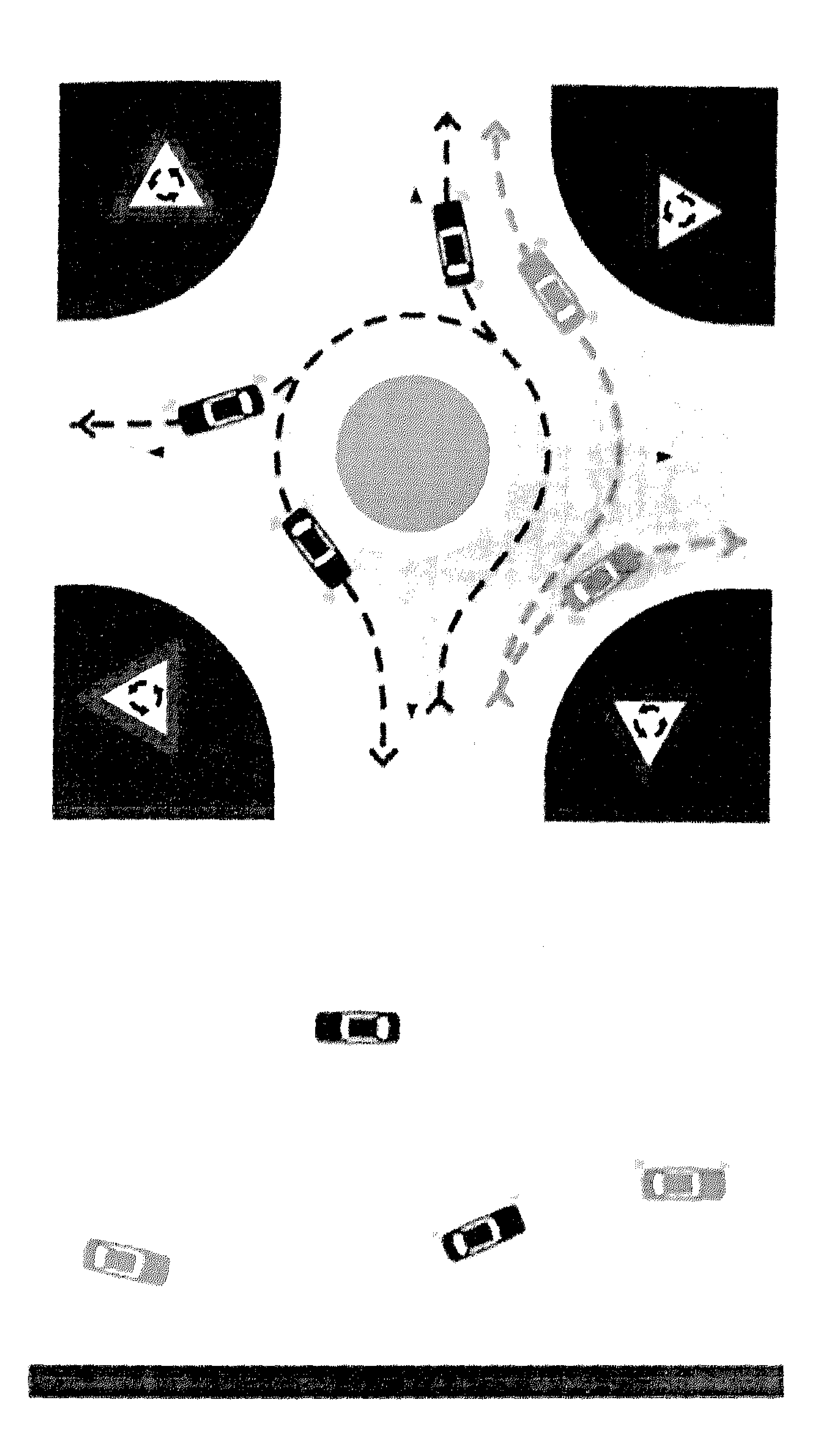
المشرفون من المدرسة على معابر الأطفال

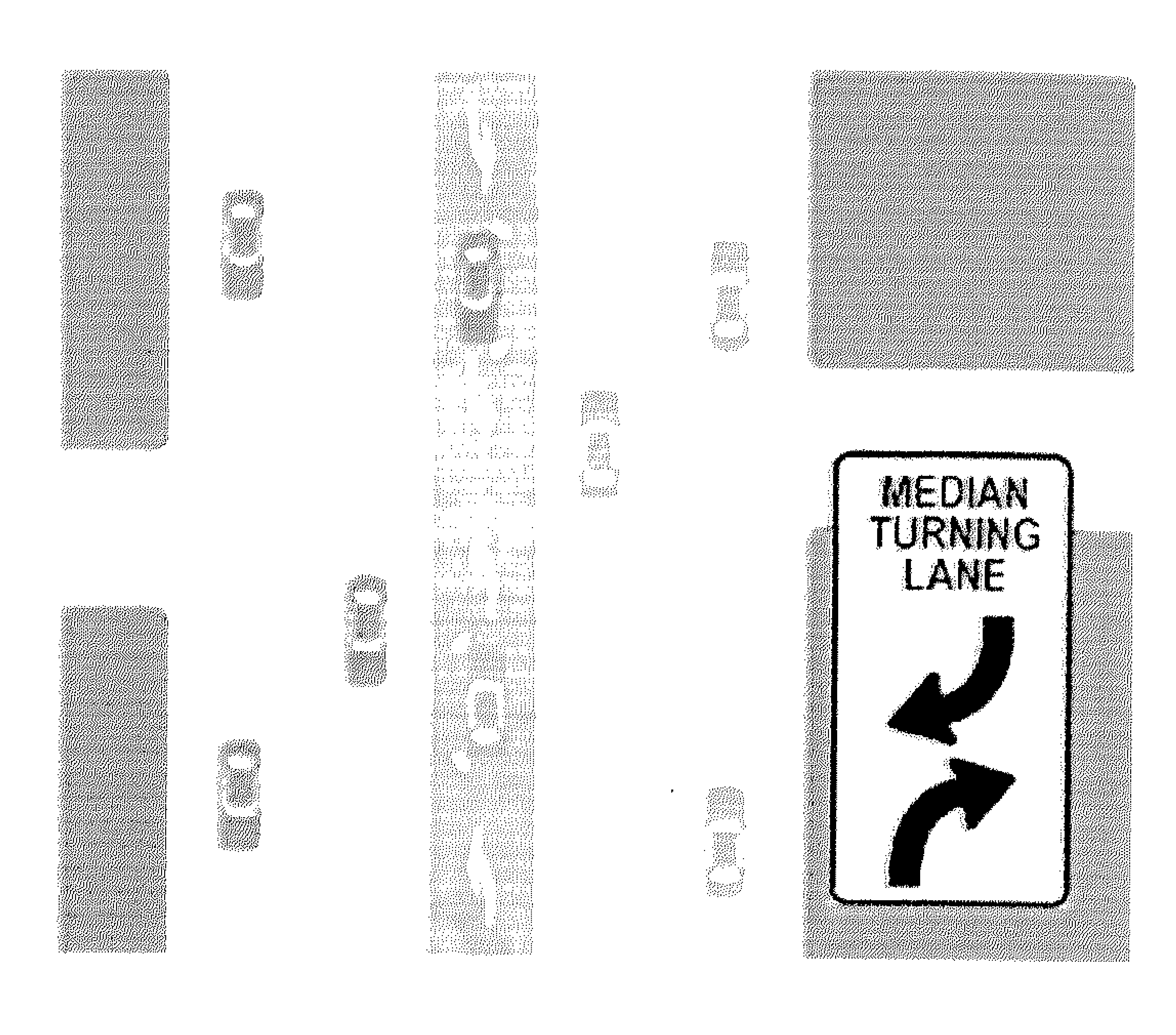
عند الاقتراب من معبر مشاة أو معبر أطفال حيث يتواجد مشرف يحمل إشارة STOP Children Crossing "توقف، أمامك معبر أطفال" يجب تخفيف السرعة والتوقف، ويمكن متابعة السير عندما يشير المشرف بالإشارة في اتجاه آخر أو عندما يشير بإمكانية مواصلة السير بسلام.

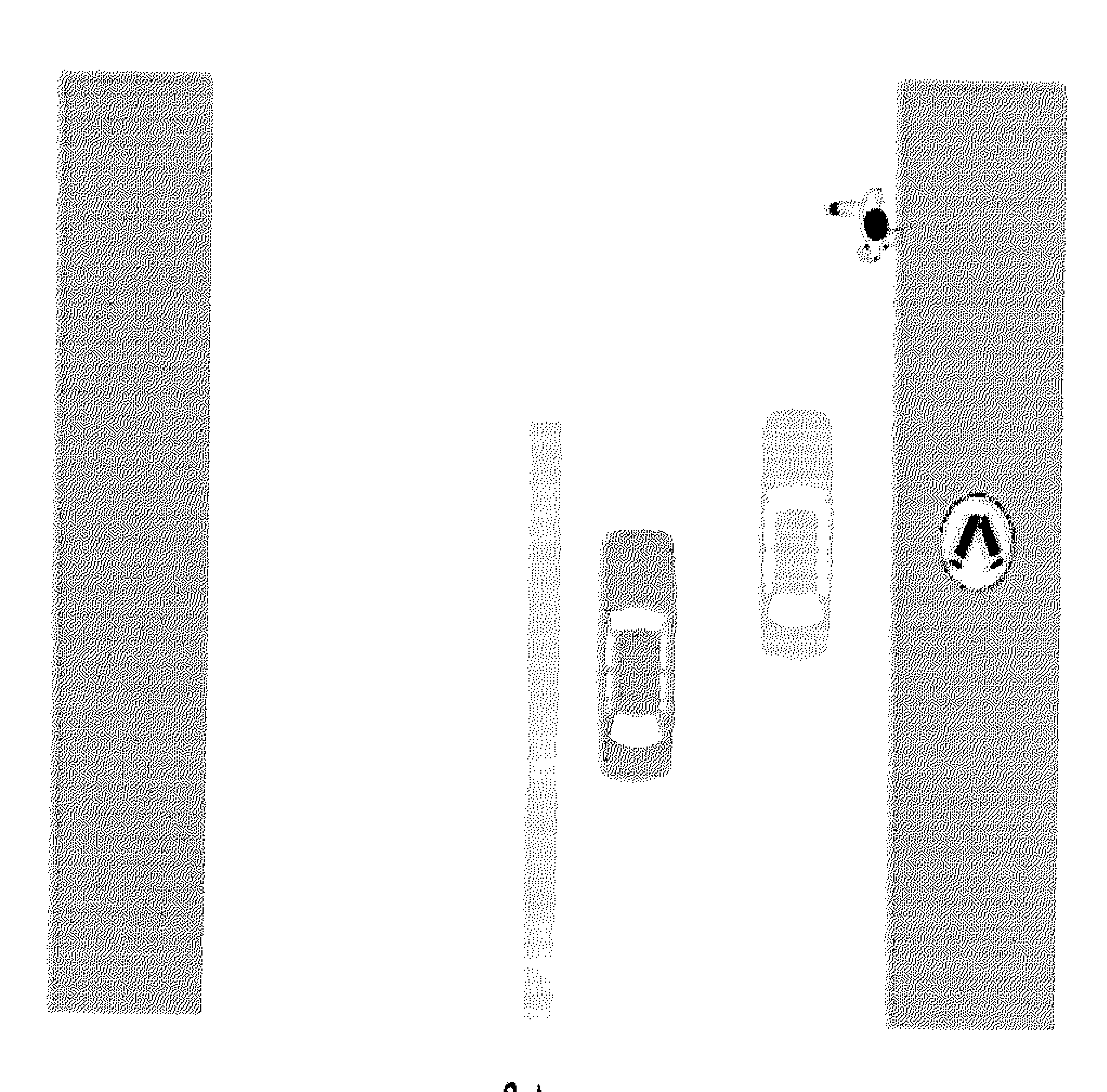
* خطوط أخرى :
كالأسهم أو الخطوط المتوازية أو خطوط الكتابة وتعني تكرار التعليمات التي تعطيها علامات المرور الدولية .

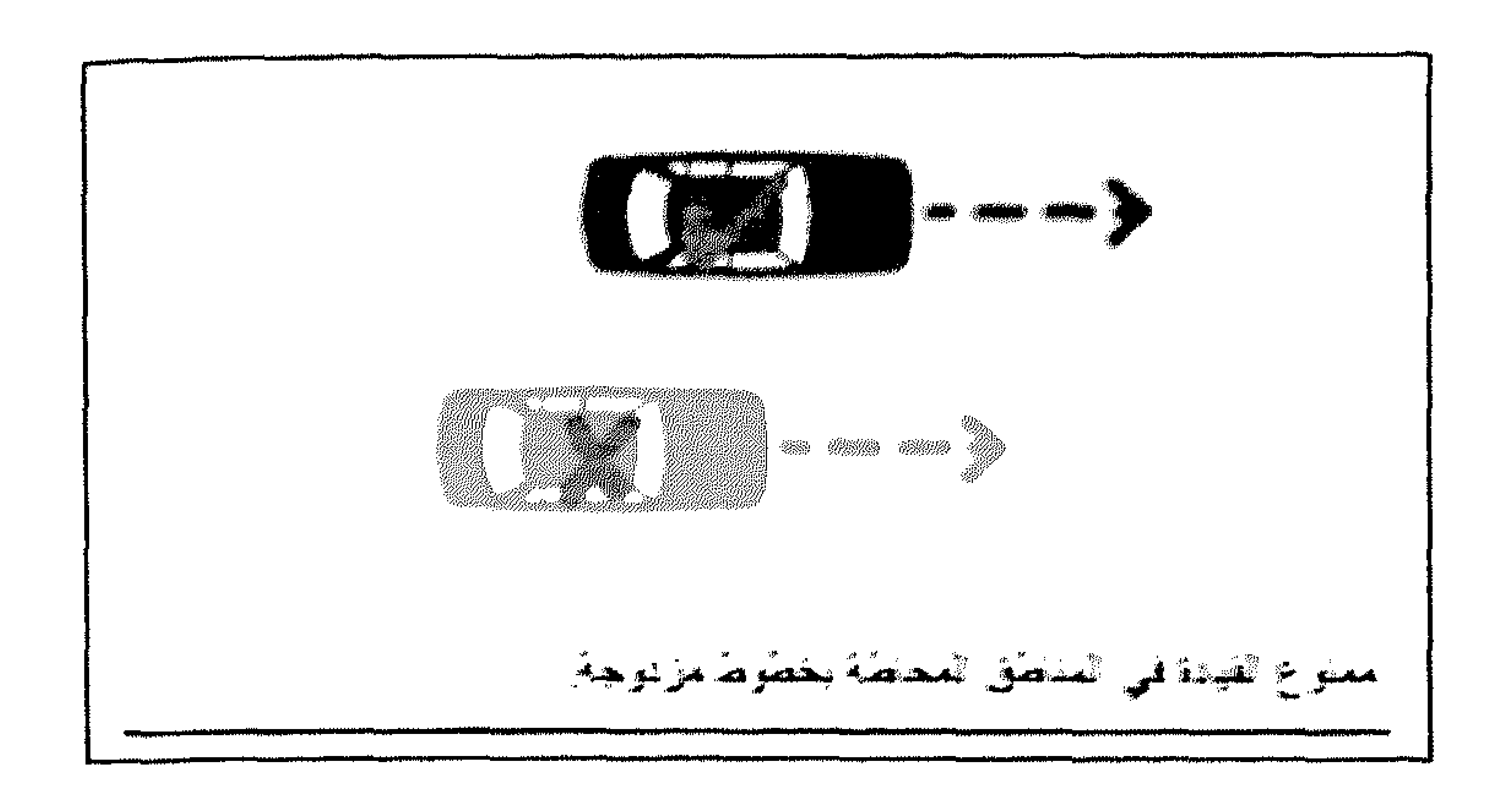




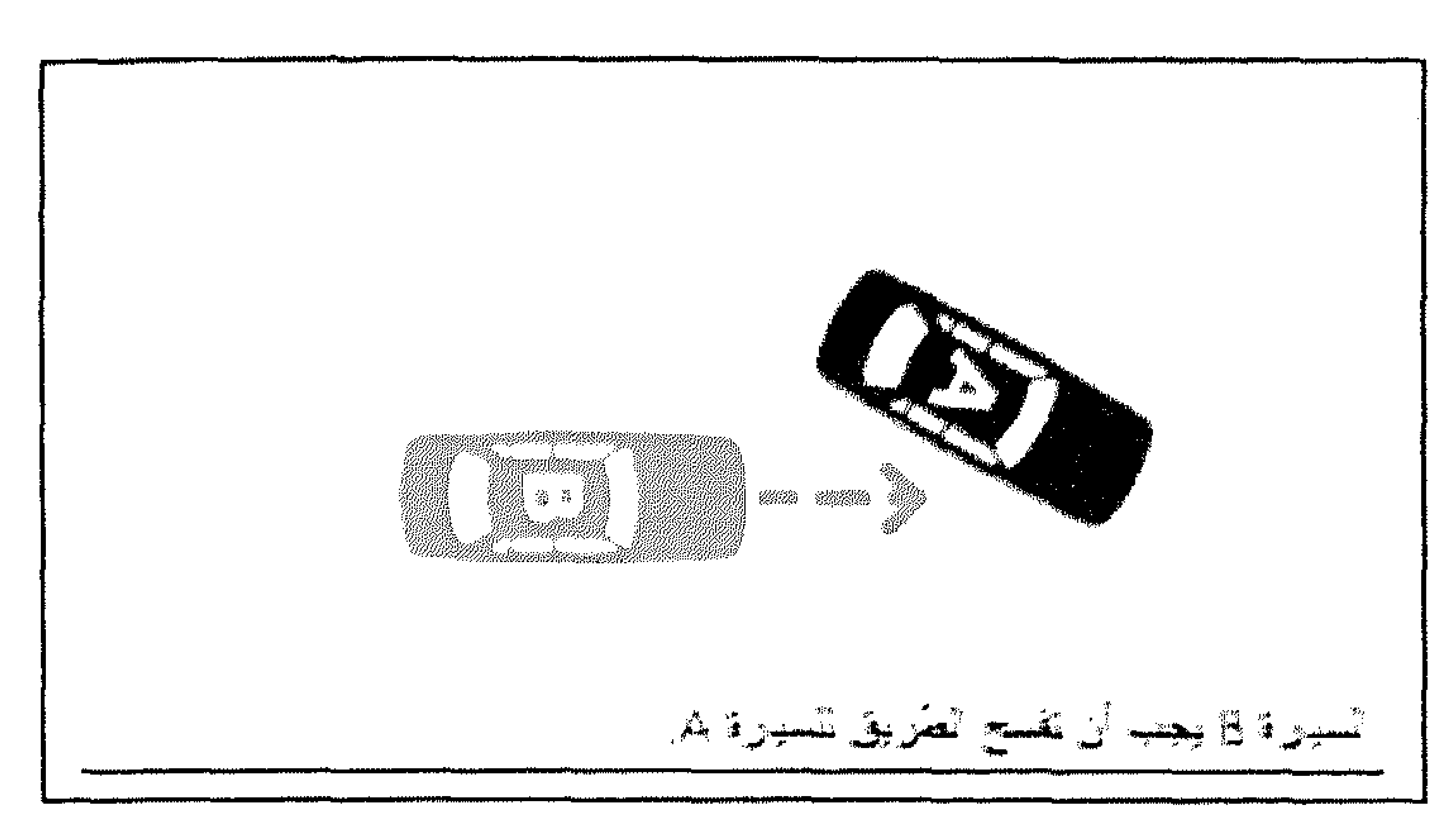



MEDIAN
TURNING
LANE

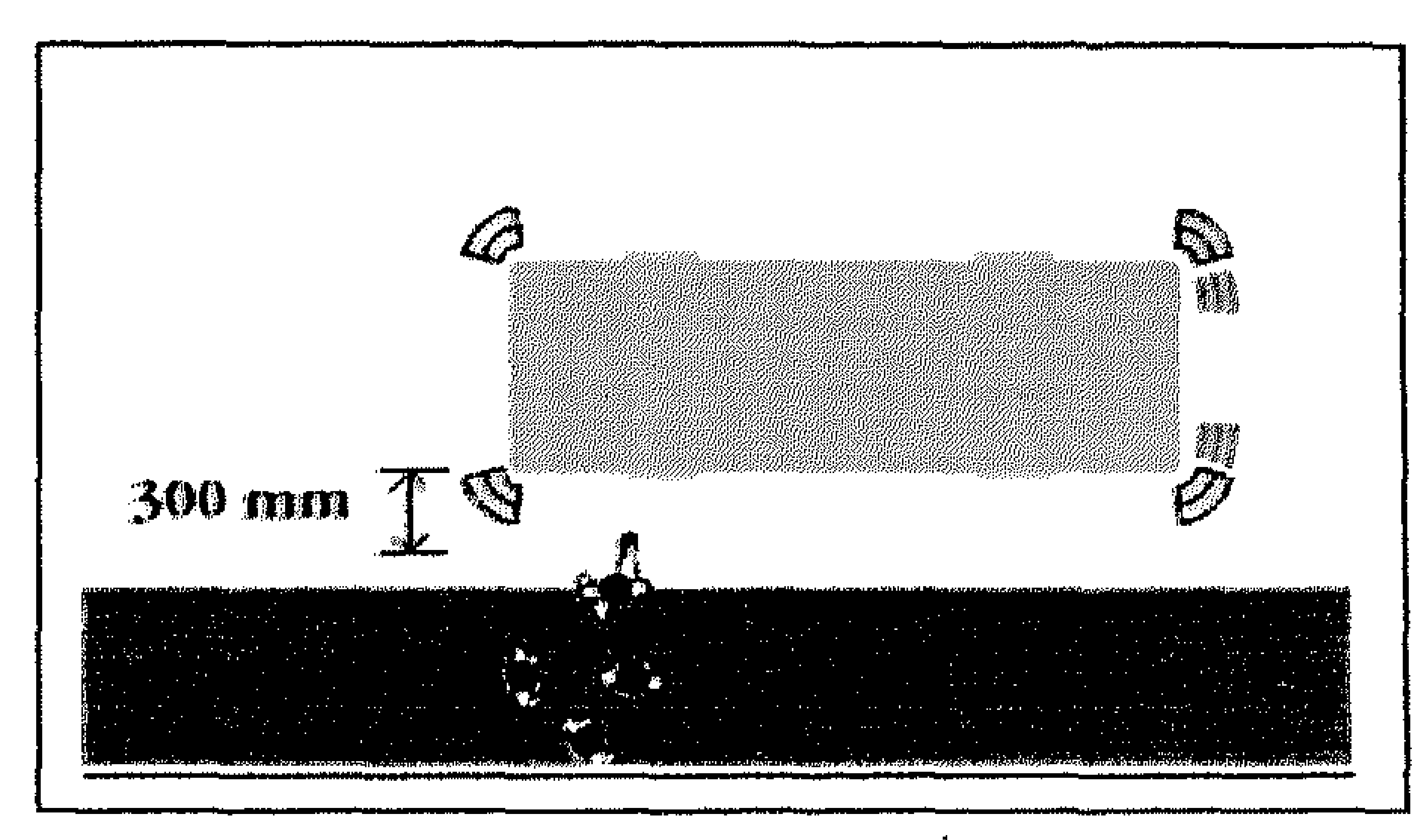




ممنوع القيادة في المناطق المحمية بخطوط مزدوجة



السيارة B يجب أن تفسح الطريق للسيارة A



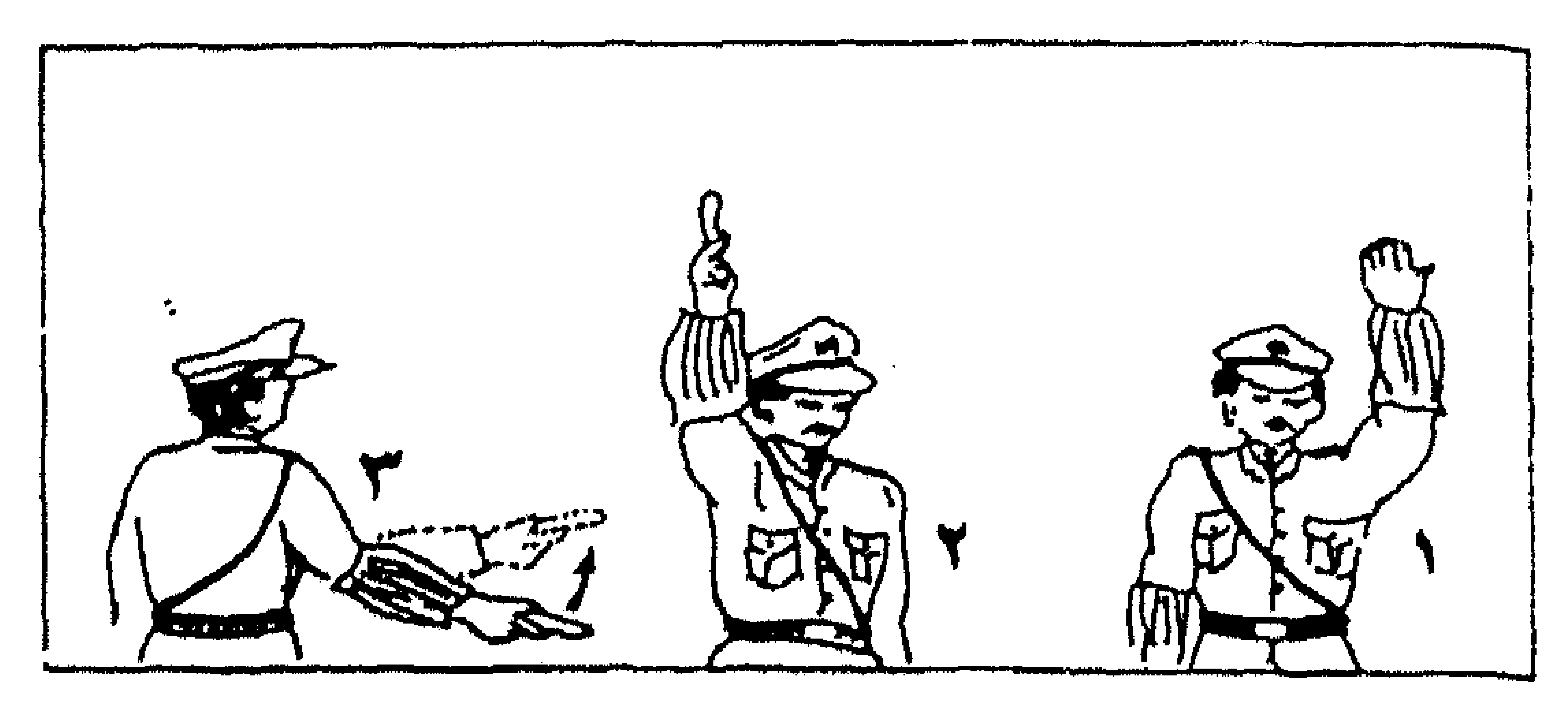
يجب على سائق الاتوبيس أن يقف بينه وبين الرصيف على الاقل ٣٠ سم

ثم إذا إقتربت المسافة بين مستخدم الطريق ورجل المرور تكون لغة التخاطب بواسطة إشارات رجل المرور.

إشارات رجل المرور اليدوية

أن لإشارات رجال المرور أهمية لا يمكن إغفالها بإعتبارها من الوسائل المنظمة لحركة المرور.
وينبغي لقائدي السيارات فهم مدلولها ، وما يجب عمله وأداؤه عند رؤية كل إشارة يؤديها رجل المرور.
وإشارات رجل المرور نوعان:-
أ- اما إنها تشير إلى إستمرار السير :
ب- أو أنها تشير إلى الوقوف:

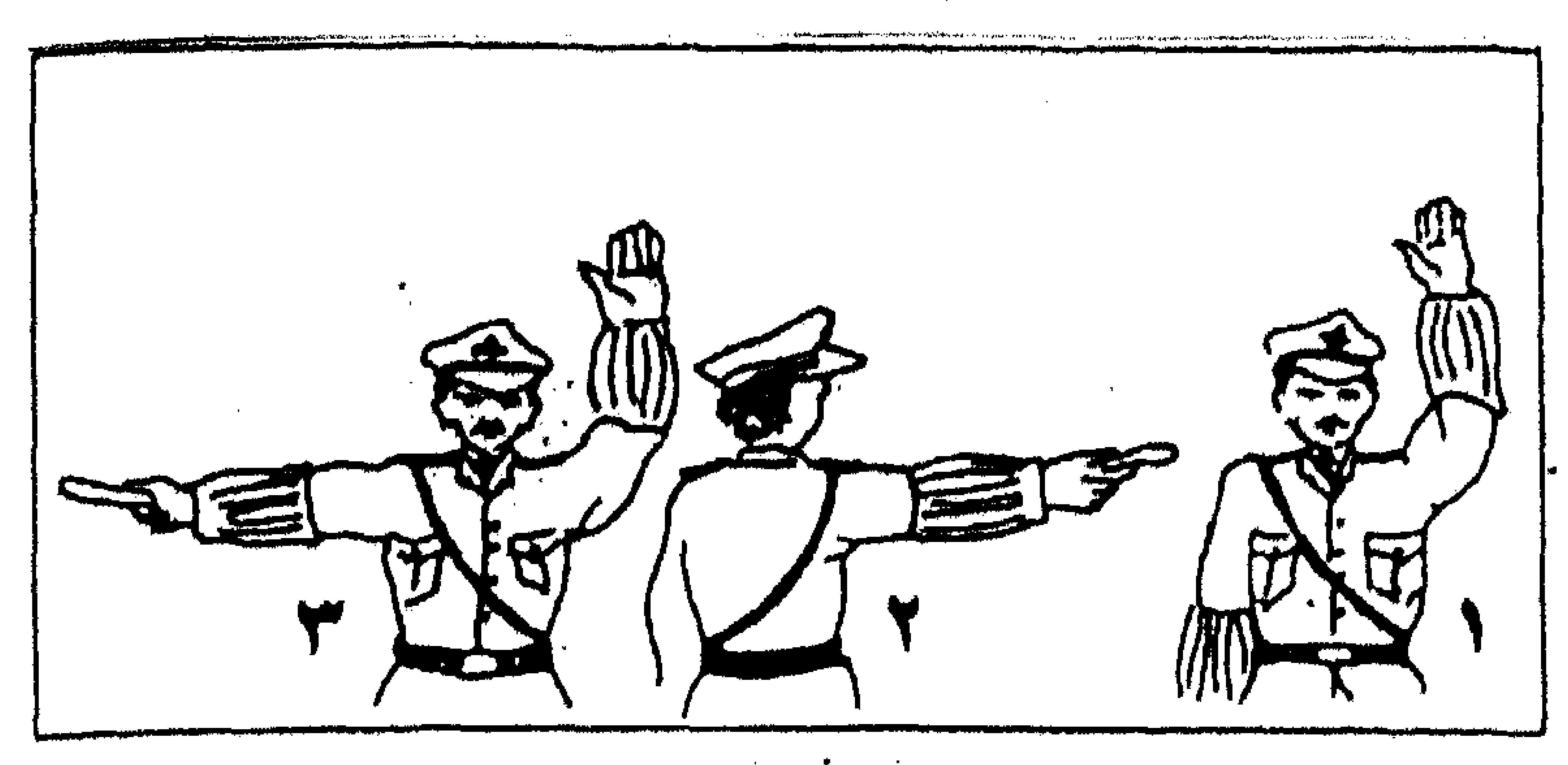
إشارات السير



وتكون إشارات السير على النحو التالي :
١ - رفع الذراع الأيسر عمودياً في محاذاة المنكب ، وتحريك الساعد من الأمام إلي الخلف ، ويعني ذلك السماح للسيارات القادمة في مواجهة رجل المرور بالإستمرار في السير .
٢ - تحريك الساعد الأيمن من الخلف إلي الأمام ، ويعني ذلك السماح للسيارات القادمة من خلف رجل المرور بالإستمرار في السير .

٣ ـ رفع الذراع الإيمن أو الأيسر أفقيا في محاذاة الكتف ، وتحريك الساعد من الخارج إلي الداخل ، ويعنى ذلك السماح للسيارات القادمة من الجانبين بمواصلة السير .

اشار ات الو قو ف



وتكون إشارات الوقوف على النحو التالي :

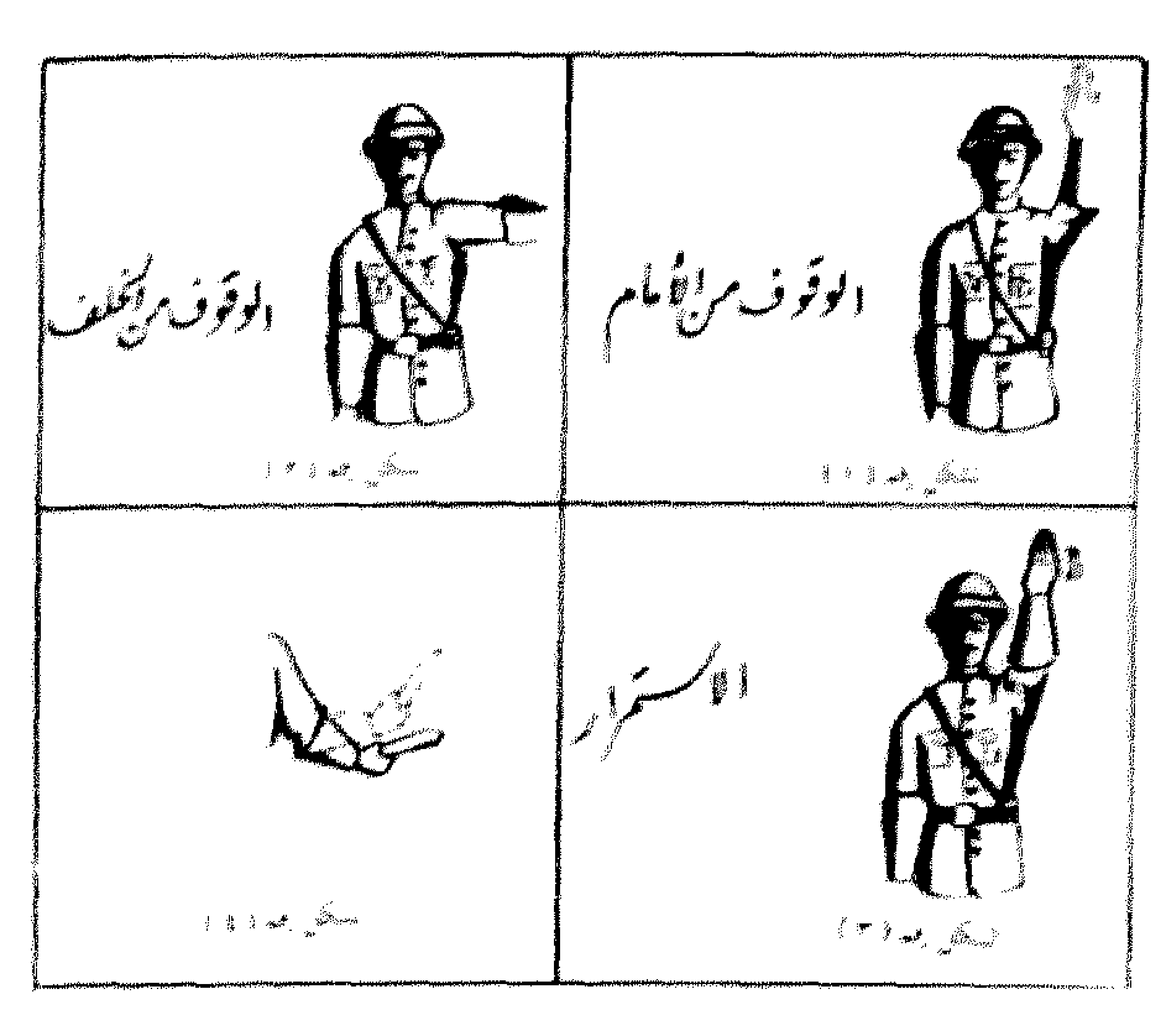
١ ـ وتعطى الدلالة للسيارات القادمة في مواجهة رجل المرور بالوقوف .

٢ ـ رفع الذراع اليمنى افقياً فى محاذاة الكتف ، ويعنى ذلك وقوف السيارات القادمة من خلف رجل المرور .

٣ ـ رفع الذراع اليسرى لأعلى مبسوطة الكف رفع الذراع اليسرى إلي أعلى والكف مبسوط ، مع رفع اليد اليمنى والعضد أفقيا على امتداد الكتف ، أي الجمع بين الإشارتين الأولى والثانية ويعنى هذا إيقاف السيارات القادمة من أمام وخلف رجل المرور.

أما أثناء الليل أو في الظروف غير الطبيعية نجد أن رجل المرور يستعمل الكشاف أو الصافرة، وعند إستعمال الكشاف أثناء الليل إتبع نفس الخطوات السابقة إلا في حالة السير فالإشارة تكون فيه على هيئة دائرة وهذا معناه الإستمرار في السير كما في الشكل (٤).

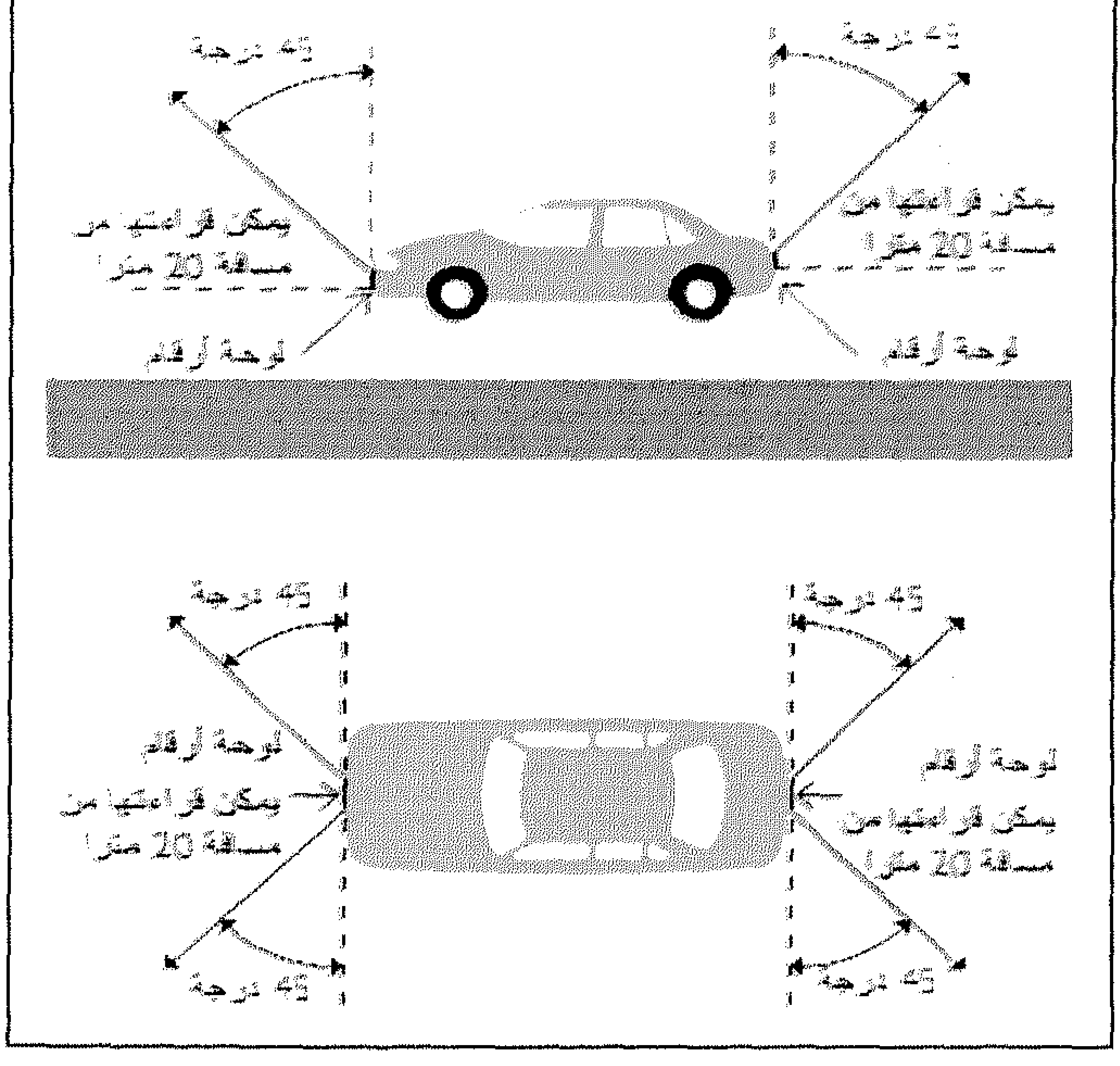
ثم إذا إقتربت المسافة بين مستخدم الطريق ورجل المرور تكون لغة التخاطب بواسطة الصافرة.
ثم إذا إقتربت المسافة أكثر بين مستخدم الطريق وبين ورجل المرور أثناء إستيقافه له تكون لغة التخاطب هي الكلام.





إشارات مرور ضوئية مؤقتة – توقف هنا عند الضوء الأحمر




45 درجة
يمكن قراءتها من مسافة 20 مترا
لوحة أرقام

الفصل الرابع

لغة التخاطب المروري بين مستخدم الطريق بعضهم ببعض

القسم الأول :- اذا كانت المسافة بين مستخدم الطريق وبعضة بعيدة تكون لغة التخاطب بواسطة الأنوار المرورية الخاصة بالسيارة

وتكون حلقة تنظيم التعاون بينه وبين مستخدمي السيارات الأخرى ومستخدمي الطريق هي الأنوار المرورية الموجودة بالسيارة، ثم يلي ذلك الإشارات اليدوية ثم الصوتية.

اما بالنسبة الي الأنوار فهي كالأتي :

١ - نور الموضع : لونه في الأمام أبيض وفي الخلف أحمر. وهو الذي يحدد وضع السيارة على الطريق ونوعها، ويوضح ونوعها، ويوضح إذا كانت مغادرة أو آتية من شكله، ويستخدم بعد الغروب وفي الأماكن الموجود بها رؤية منخفضة أو شبورة أو ضباب نهاراً

٢ - نور التقابل : لونه أبيض ينقسم إلي:

أ- النور الواطي وهو الذي ينساب على الأرض حتى مسافة ١٥ - ٥٠ متر تقريبا.

ب-النور العالي (المبهر) وهو الذي يكشف ما بعد النور الواطي وحسب قدرة شدة الفوانيس الخاصة بالسيارة، ويستخدم في الأماكن الغير مضاءة بالمدينة وخارج المدينة وسيشار إليه بالرسم والشرح فيما يلي .

كما وأنه لابد من مراعاة السير خارج المدن ليلا وكيفية الإستخدام الأمثل للإضاءة الأمامية

وعند التلاقي مع سيارة قادمة بالمواجهه ليلا يحذر تقليب الأنوار (العالى والواطى) ويكتفى بإستخدام النور الواطى فقط لأن الأنوار المبهرة تفقد الإبصار لمدة ٧ ثواني.

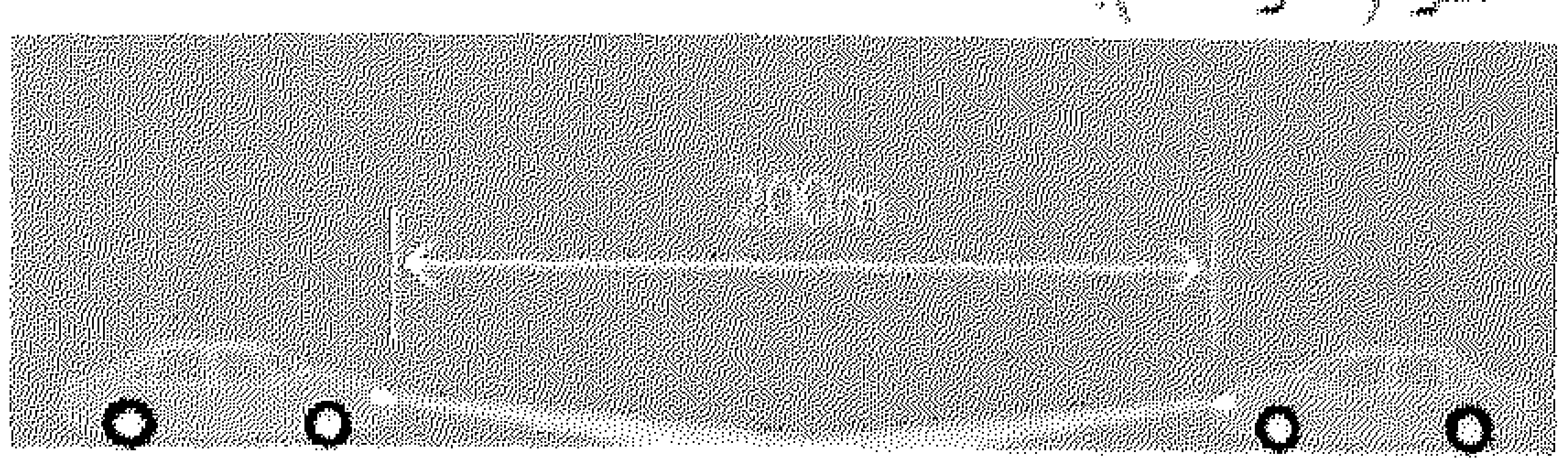
١ - نور إتجاه السيارة : أصفر كهرماني وينقسم إلي:

أ- إتجاه يمين.
ب-إتجاه اليسار.

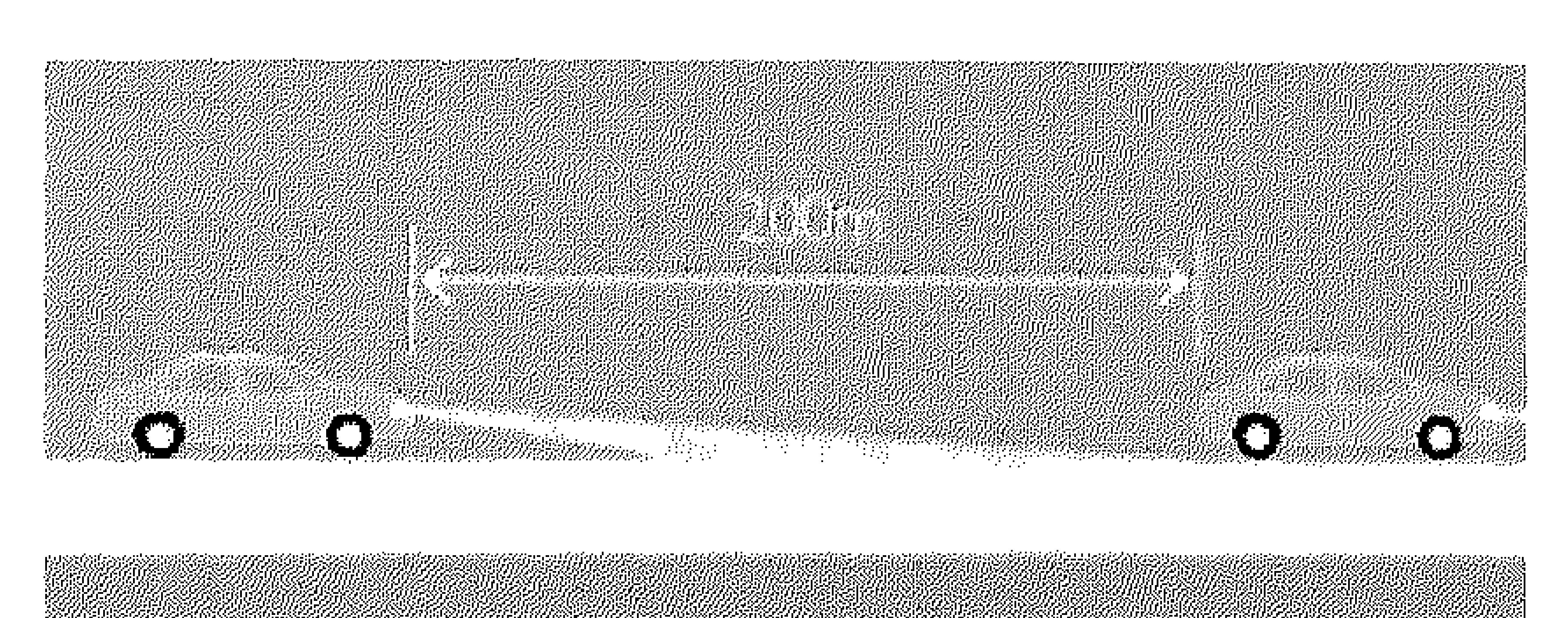
الشعاع العالي

استخدم الشعاع العالي للرؤية لمسافات أبعد إلى الأمام حتى عند وجود إضاءة في الشارع. يجب تحويل الإضاءة الأمامية إلى الشعاع المنخفض:

- عندما تكون هناك مركبة متجهة نحوك على مسافة أقل من 200 متر (انظر أدناه).



- عند القيادة خلف مركبة أخرى على مسافة 200 متر أو أقل (انظر أدناه).



عند تجاوز مركبة أخرى، يمكنك إطلاق وميض الشعاع العالي للأضواء الأمامية قبل بدء مناورة التجاوز مباشرة.

ولابد من إعلان قائد السيارة الأمامية والخلفية الإعلان اللازم بواسطة هذا النور عن رغبتي في تغيير إتجاة السيارة من حارة إلى أخرى أو من شارع إلى أخر. ويراعى عند التغيير الإخير أن يكون من الحارة إلى الحارة النظيرة لها في الشارع الأخر، كما

وانة لايصح التغيير لأكثر من حارة في كل إشارة. ولابد من إعطاء الإشارة الضوئية الدالة على تغيير الإتجاة من مسافة تقدر من ١٠٠ إلى ١٥٠متر داخل المدينة قبل المكان المراد تغيير الإتجاة فية، أما خارج المدينة ونظرا لأن السرعات تكون عالية فلابد من مضاعفة هذه المسافة فتكون من ٢٠٠الى ٣٠٠متر لكي تمكن قائدي السيارات من استقبال رغبتي في تغيير الإتجاه ثم إتخاذ القرار ثم السيطرة على سياراتهم، أما أذا حدث التغيير قبل هذه المسافات فسوف لايتمكنوا من عمل ما سلف شرحه لأن عملية القيادة هي أفعال لابد أن يعقبها ردود أفعال مناسبة من بقية مستخدمي الطريق والإكان الحادث .

٢ ـنور الحالات الطارئة على القيادة : **أصفر كهرماني** هو مجموع نور الإتجاه لليمين والإتجاه لليسار مع بعضهما وهو يدل على أن السيارة في حالة حرجة إبتعد عنها أو قدم المساعدة لقائدها ومثال ذلك إشتعال النار في المحرك أو فقد السيطرة على توجية السيارة أو إنفجار أحد الإطارات أو عطل السيارة ويخشى قائدها إصطدام السيارات بها .

٣ ـ نور الفرامل : لونه أحمر وينقسم إلي شقين:

أ ـ نور فرملة الخدمة العمومي وهو الذي يظهر بالضوء الأحمر في الخلف أثناء الضغط بالقدم على الفرامل، ويختفي عند رفع القدم عن الفرامل.

ب ـ نور فرملة اليد ويظهر على تابلوه القيادة ليحذر من عدم إستخدام السيارة وفرامل اليد مشدودة لكي لا تفسد، حيث أن قائد السيارة يلجأ إليها عند تلف فرملة الخدمة العمومي المفاجئ. وقد يستمر إنذار نور فرملة اليد على التابلوه رغم إنزالها فيكون سببه نقصان زيت الفرامل بالخزنة أو إنتهاء عمر تيل الفرامل أو اى عطل بجهاز الفرامل، وعند إنزال فرامل اليد أو زيادة الزيت أو تغيير التيل أو إصلاح العطل يختفي النور من على التابلوه.

هذا و قد قامت الشركات المصممة للسيارات بإجراء ابحاث كثيرة لتري الفرق بين الفرملة الخفيفة و الفرملة المتوسطة و الفرملة

الشديدة من إنارة خلفية للسيارة و إستقرت الأبحاث تقريبا على ان تكون هناك ثلاث لمبات خلفية يمنى و ثلاث لمبات خلفية يسرى تضاء و احدة يمنى و واحدة يسرى عند الفرملة الخفيفة و تضاء اثنان يمنى و اثنان يسرى عند الفرملة المتوسطة و ثلاثة يمنى و ثلاثة يسرى عند الفرملة الشديدة و ذلك ليستعد قائد السيارة الخلفية لإستخدام فرملته بنفس شدة فرملة السيارة الأمامية و ذلك للتقليل من خطورة الإصطدام الخلفي عند إستخدام الفرامل .

٤- نور الرجوع إلى الخلف: ولونه أبيض، فهو يضاء عند وضع يد النقلات فى حالة الرجوع للخف لكى يضئ ما خلف قائد السيارة أثناء الرجوع وينذر القادمين خلفه أن السيارة فى حالة رجوع. هذا ولا يجوز أن توضع أى أنوار خلاف هذه الأنوار ولا بألوان تخالفها لأن كل نور من هذه الأنوار له لون الخاص ومدلوله الذى يفهم منة من بقية مستخدمى الطريق الحالة التى عليها قائد السيارة. فلا يجوز إستخدام أنوار فى الأمام خلاف النور الأبيض أو لون فى الخلف مخالفة للون الأحمر أو لون الإشارة.

ومثال ذلك أذا وضع أحد قائدي السيارات أنوار حمراء في مقدمة السيارة وشاهده من سيتقابل معة من السيارات على الطريق فسوف يتأكد خصوصا أثناء الليل بانة سوف يقوم بتخطي هذه السيارة. أما حقيقة الأمر فانة سيتقابل معها ووضع الخطة لتفادى التخطي هي فرق سرعتي السيارتين أما وضع الخطة للتقابل هي مجموع السرعتين لاتصلح هذه مكان تلك فتكون الحادثة بسبب تغيير موضع ولون الإناره .

القسم الثاني ثم إذا أخذت المسافة في الإ قتراب بين مستخدم الطريق وبعضة تكون لغة التخاطب بينهما هي

إشارات قائد السيارة لمستخدم الطريق :

١- إشارة تغيير الإتجاه لليمين أو اليسار وهي تعطي باليد اليسري. وإذا كانت إلي اليسار يتم تحريك الزراع الأيسر لقائد السيارة وهو خارج السيارة إلي الأعلي وإلي الأسفل. أما إذا كانت

الإشارة تعطي لتغيير الإتجاه إلي اليمين فيتم إخراج يدة ممدودة بمحازاة كتفة ثم الصعود إلي الأعلي بمقدم الكف إلي الكتف ثم نزول اليد إلي الأسفل وتكرار تلك الحركة .

٢ـ إشارة الوقوف الفوجائي وتكون بأخراج اليد اليسري خارج السيارة بمحازاة الكتف ثم رفع الساعد والكف مضمومة إلي أعلي وظهر الكف للخلف وباطنة إلي الأمام وهذا يدل علي الوقوف الفوجائي لقائد السيارة .

٣ـ تهدئة السرعة وهي إخارج اليد بمحازاة الكتف وباطن اليد إلي أسفل وظاهر اليد إلي أعلي والقيام بحركة ترددية أفقية علي سطح الأرض

القسم الثالث:ـ ثم إذا إقتربت المسافة أكثر من ذلك فتكون لغة التخاطب بواسطة

الإشارة الصوتية لقائد السيارة (آلة التنبية)

وهي البوري أو الكلاكس، ويجب أن يستخدم الكلاكس في حدود القانون وبالطريقة التي لا تزعج ولا تربك مستخدم الطريق أو تؤدي إلي التولث الضوضائي المروري. وأول من يدفع ثمن هذا هو مستخدم آلة التنبية .

القسم الرابع :ـ أذا كانت المسافة قريبة جدا بين مستخدم الطريق وبعضة تكون لغة التخاطب هي

الكلام بين قائدي السيارات وبعضة

وهو الكلام بين قائدي السيارات وبعضهم أو العتاب علي بعض التصرفات. ونرجو ألا يشغل هذا الكلام قائد السيارة عن الطريق أو يتحول إلى غضب الطريق فيكون سبب الحادث.

الفصل الخامس

لغة التخاطب المروري بين مستخدم الطريق و رجل المرور

اذا كانت المسافة بين مستخدم الطريق و رجل المرور كبيرة ولا يستطيع مستخدم الطريق او رجل المرور ان يقترب ليتخاطبا و مثال ذلك اذا كان رجل المرور بالطائرة العمودية و السائق بالسيارة على الطريق او اذا كان مستخدم الطريق باتجاه و رجل المرور بالإتجاه الاخر و يفصل بين الإتجاهين جزيرة كبيرة لا يسمع الصوت منها فتكون لغة التخاطب بواسطة الإشارات التالية.

إشارات الاغاثة اليدوية.

إشارات رجل المرور و قائدي السيارات والاشارات الخاصة بالاغاثة جميعها لا تخرج اجمالا عن كونها من الوسائل المساعدة والمنظمة لحركة السير.

إشارات الإغاثة من الأرض إلى الجو :

وهي أربعة أنواع كما هي موضحة بالرسم..

١ -إصابات خطيرة وتحتاج الي مساعدة كما هي في الشكل (١)
٢ -الحاجة الى طعام وماء كما هي موجودة بالشكل رقم (٢)
٣ -صعوبات كعطل في السيارة كما هو موجود في شكل رقم (٣).
٤ -الوضع الطبيعي كما هو في الشكل رقم (٤) .

الشكل رقم (١)

الشكل رقم (٢)

الشكل رقم (٣)

الشكل رقم (٤)

الباب الرابع

الفصل ألاول : وسائل الأمان بالسيارة لقائدها وركابها.

الفصل الثانى: سلامة الإطارات.

الفصل الثالث :إرشادات وملاحظات ونصائح عامة وهامة .

الفصل الرابع : الحالات الحرجة وكيفية التعامل معها .

الفصل الخامس : السرعة العالية وكيفية التحكم فيها لتفادى وقوع الحوادث .

الفصل السادس :الاسباب الحقيقية لمعظم الحوادث .

الفصل السابع : عناصر العلاقة المرورية .

الفصل الثامن : أهم التعديلات الجديدة على قانون المرور .

الفصل ألاول

وسائل الأمان بالسيارة لقائدها وركابها



عندما اختُرعت السيارة لأول مرة كانت السرعة الخاصة بها بسيطة ولا تذكر على الإطلاق،حيث كانت لا تتعدى (٣أميال ساعة)،ولما تطوَّر تصنيع السيارة وأصبح الموتور الخاص بها يعمل بنظام الإحتراق الداخلي وليس البخارى، ثم تطور من النظام ثنائى الأشواط إلى الرباعى،ثم الحقن،ثم إلى النظام الإلكترونى والصمامات الكثيرة المتعددة،فتزايدت السرعات بشكل مخيف للسيارات، كما إستلزم ذلك تطور الوسائل الفرملية الخاصة بالسيارة من النظام البدائى حيث توجد لقمتين تضغطان ميكانيكيًّا على طنبور الفرامل،فتبدأ فى التوقف البطئ ..ومع تطور السيارة تطورت الوسائل الفرملية من هذا النظام إلى نظام مكبس الزيت (بسكول)، ثم نظام (السيرفو)، ثم نظام (السيرفو الهوائى الكهربائى)، ثم نظام (A b c) الذى يعمل فى التحكم بالكمبيوتر في كل عجلة على حدة، ثم نظام الاتزان الفرملي في الملفات والمنحنيات وهذه هي أفضل التصميمات التي وصلت إليها

الفرامل، وبالتالي أصبحت السيارة تنتقل من سرعات بطيئة إلى سرعات عالية،وبالعكس،وأصبحت معرضة للصدمات من الخلف والامام والاجناب اكثر من الماضي ،ومن ثمَّ اصبح قائد السيارة يعاني من القصور الذاتى لحركة جسده فى الرجوع للخلف والإصطدام بشئ من الأمام يجعله يعانى من القصور الذاتى لحركة جسده للأمام وكذا القصور الذاتي لعكس حركة الصدمات الجانبية.

أمّا بالنسبة للقصور الذاتى للحركة للأمام لجسد قائد السيارة ومَنْ معه، ولأنهم غير مُثبتين بالسيارة تثبيتًا جيدًا،فنرى أن الفرامل تؤثر على فرملة جسم السيارة بالكامل(١٠٠%)،لأن جسم السيارة وهيكلها مثبت بالشاسيه،والشاسيه مثبت بالعجلات تثبيتًا جيدًا، وهي التى تعمل على إيقاف السيارة عن طريق الفرملة،مِمَّا يعانى معه قائد السيارة،حيث يجلس على كرسى وجسده غير مثبت بالسيارة مِمَّا يؤدي إلى الإندفاع أثناء إستخدام الفرامل الشديدة،أو الإصطدام بسيارة أو أي شئ ثابت، فيندفع جسده بالكامل للإرتطام بالتابلوه أو الزجاج أو عجلة القيادة، مما يحدث معه إصابات مباشرة له ولمن بجواره،ومن ثم يفقد السيطرة على السيارة.أما بالنسبة لإصطدام سياره به من الخلف فإنه يعانى من إندفاع رأسه وعنقه بفعل القصور الذاتى للحركة للخلف،مما يؤدى إلى كسر العظم اللامى فى الفقرات العنقية،فيؤدى إلى قطع النخاع الشوكى من بدايته،فيموت فى الحال،وكأنه ينفذ عليه حكم الإعدام شنقًا.

ومن هنا بدأت المسيرة الجِّدية فى التفكير لإيجاد وسائل أمان لقائد السيارة أولاً،ثم طُبِّق ذلك لمن بجواره،ثم لركاب السيارة جميعًا.

وجدير بالذكر أن كل حادث يشتمل على ثلاثة إصطدامات وهي:-

١ - صدام بين السيارتين أو بين السيارة وهدف ثابت او انقلاب السيارة وارتطامها بالارض.

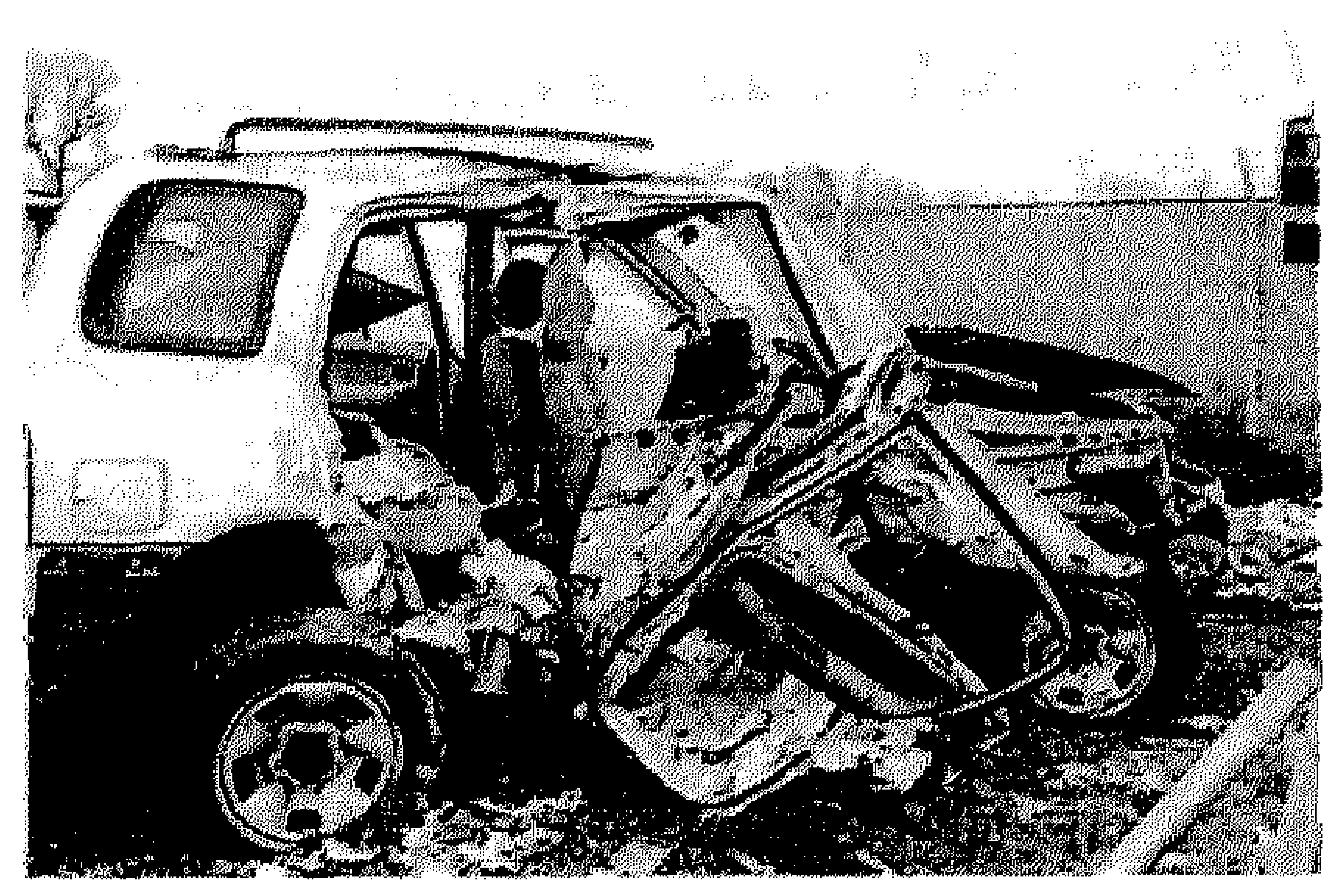
٢ - بين الركاب والسيارة موضوع الصدام.

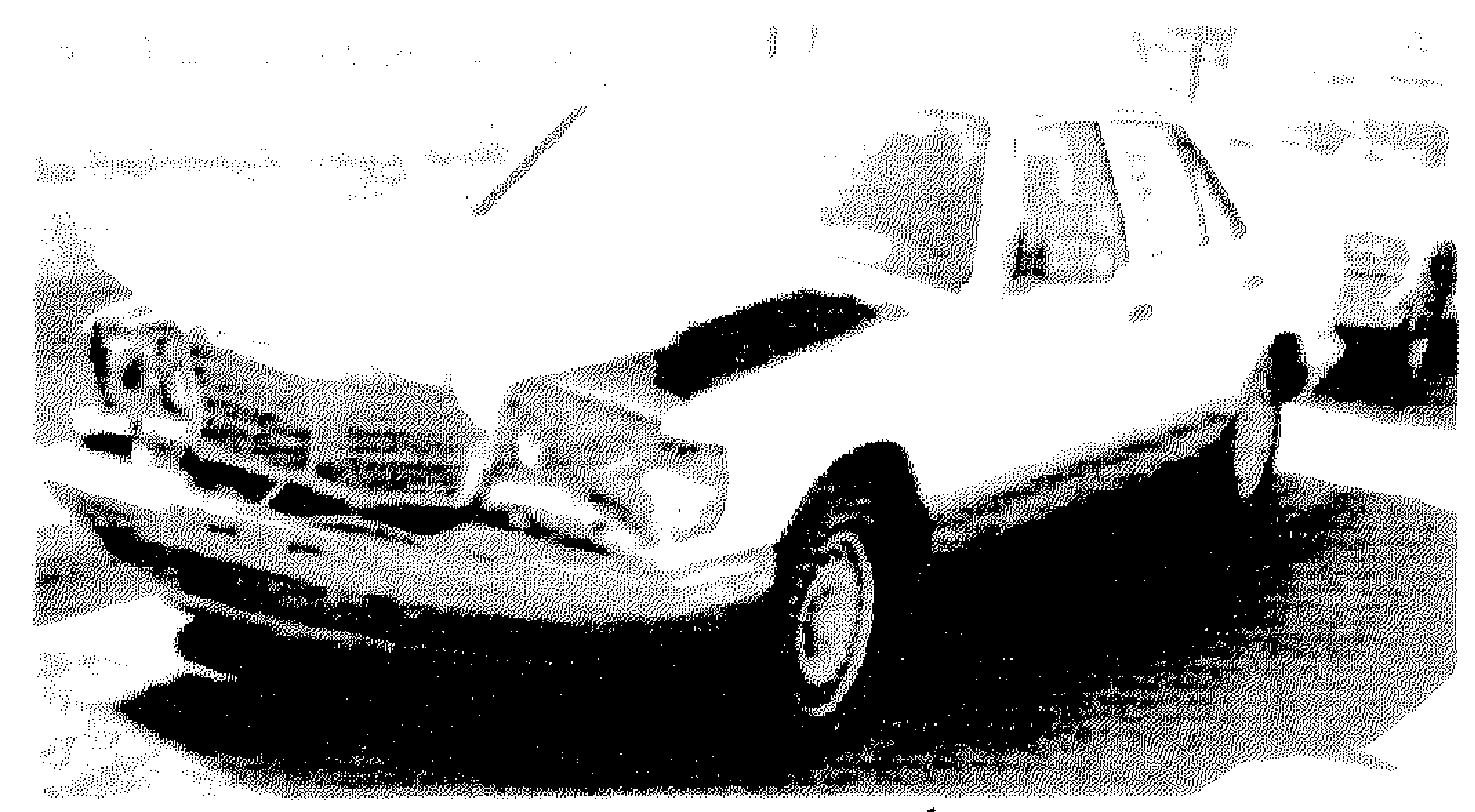
٣ – بين الاجزاء الرخوة للركاب و السائق وهي العضلات والاعضاء الداخلية الرخوه وبين الأجزاء الصلبة وهي العظام ووسائل الأمان هذه تعمل على الحالات الثلاثة السابقة وكلما شملت الثلاثة كلما كانت أفضل وأنجح . وهذا الموضوع له مؤلف منا يخص هذه الجزئية بالتفصيل

وسائل الأمان بالنسبة للقصور الذاتي للحركة للأمام

حزام الأمان *Safety Belt*







الراكب فى المقعد الأمامى لهذه السيارة لم يربط حزام الآمان و مات بسبب الإصابات الناتجةعن هذا الحادث . السرعة وقت الإصطدام كانت ما بين ٣٠ ـ ٥٠كم / س



سائق هذه السيارة والذى كان رابطاً حزام الآمان أثناء الإصطدام . لم يحدث لهسوى جروح بسيطة رغم أن سرعة السيارة كانت ما بين ٦٠ ـ ٨٠ كم / س

١ - حزام الأمان :

بدء بالتفكير بربط قائد السيارة بحزام بمقعدته بكرسى القيادة ولكن إتضح بعد ذلك أن هذا يؤدى فى الحوادث التى تكون سرعة السيارة فيها عالية الى تحرك الجزء العلوى لقائد السيارة والضغط على الفقرات القطنية مما يؤدى إلى إنفصال النخاع الشوكى عندها فيؤدى مباشرة إلى شلل نصفى، ثم بعد ذلك عمل حزام الكتف لتثبت الجزء العلوى والمقعد بالنسبة لقائد السيارة وكان هذا يكفى فى حينه، ثم تطور الحزامين لحزام واحد ذو فرعين ليؤدى إلى ربط المقعدة والصدر معا. وقد أثبتت التجارب أنه فى حالت عدم ربط السائق أو الراكب الذى بجانبه حزام الأمان عندما تصطدم السيارة بأى جسم صلب وهى تسير بسرعة ٥٠ كم/ساعة فإن السائق أو الراكب بجانبه يرتطم فورا بزجاج السيارة الأمامى أو بمقدمة التابلوه الأمامى أو بعجلة القيادة بقوة تقدر بأكثر من مائة مرة من قوة الجاذبية أى أن قوة الصدمة تفوق قوة الجاذبية بأكثر من عشرين مرة عن ما يحدث لرواد الفضاء عند الإنطلاق من الأرض، وبعبارة أخرى فإن الراكب أو السائق الذى لم يربط الحزام عند صدام سيارته وهى تسير بسرعة ٥٠ كم /ساعة فإن قوة إصطدامه بالزجاج الأمامى أو تابلوه السيارة تعادل السقوط من عمارة إرتفاعها ثلاثة أدوار .

ولابد ان يكون حزام الأمان ملاصقا للسائق وليس مرخيا لكى يؤدى المرجو منه ولا يكون هو مصدر اصابة وللتدليل على ذلك نضرب المثال التالي:

اذا وضعنا بيضة على تابلوه السيارة وحركنا السيارة فجأة الى الاتجاه الايمن اوالايسر فان هذه البيضة ستتحرك عكس الاتجاه الى ان تصطدم بقائم السيارة الى ان تنكسر اما اذا وضعنا هذه البيضة في الطبق حامل البيض فلن تحدث ان تنكسر البيضة فما السبب؟ السبب هنا ان مشوار حركة البيضة مقيدة يقترب الى الصفر الحركي ومن هنا لو كان السائق ملامس له حزام الامان فلا

يندفع الاندفاع الشديد ثم يوقفه فجأة حزام الامان فيكون سبب في كسر الاضلاع والعيب هنا ليس في حزام الامان ولكن في استخدامه السيئ

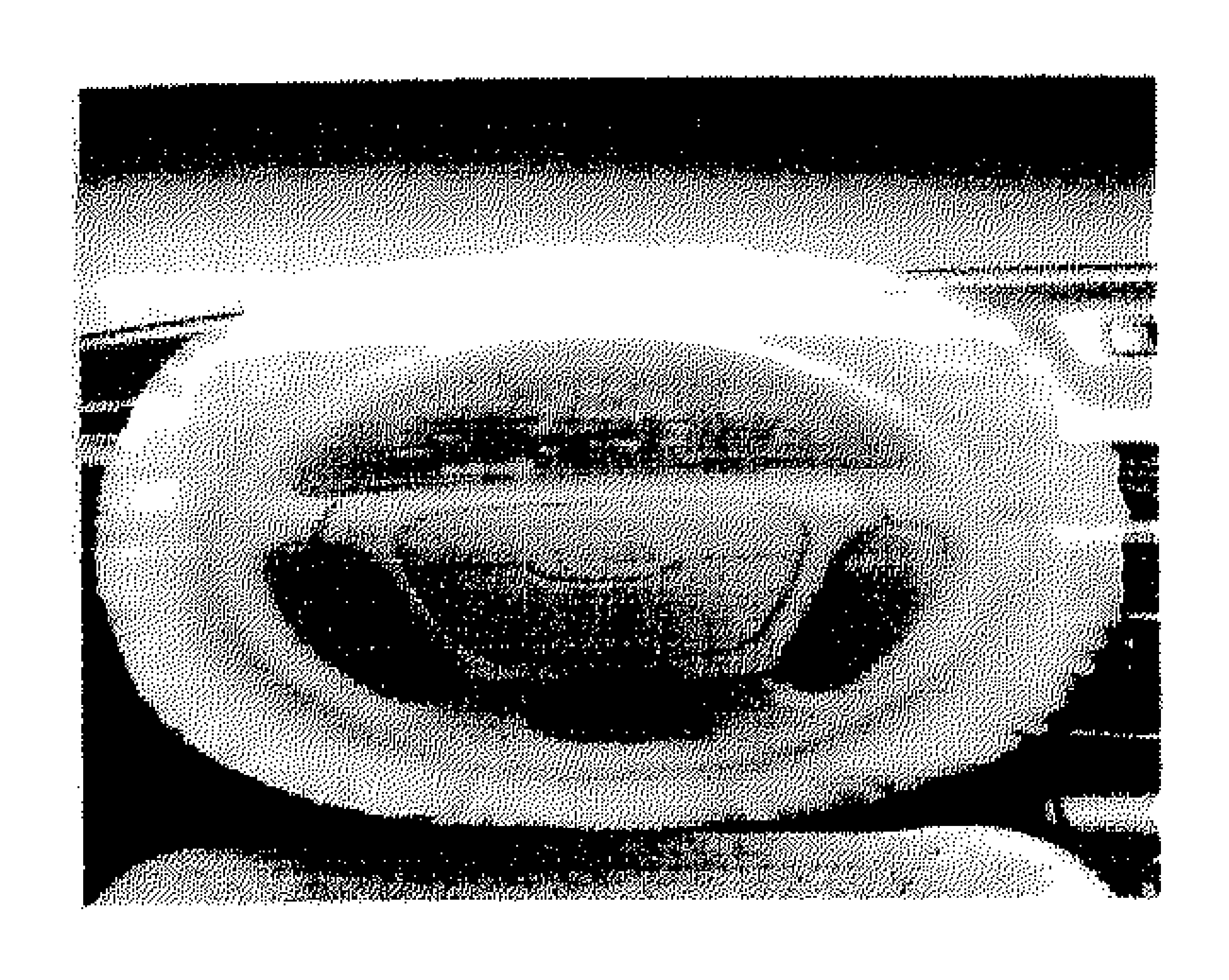
ولنا الآن ان نتسائل الاسئلة التالية وليس لها إلا إجابة واحدة هى نعم

- هل ربطت حزام الآمان ؟ نعم
- ربطت حزام الآمان ؟ نعم
- حزام الآمان ؟ نعم

٢ - الوسادة الهوائية :

وبعد تطور السرعات للسيارة أكثر، بدء فى التفكير فى عمل حاجز هوائى بين قائد السيارة بمساحة معرضة كبيرة من صدره وبين عجلة القيادة عند الإصطدام بسيارة أخري فظهرت للوجود الوسادة الهوائية (Air Bag) وهذه الوسادة تخرج من منتصف عجلة القيادة فى أقل من جزء من الثانية عندما يشعر الحساس الموجود بالإكصدام الأمامى للسيارة بقوة صدمة معينة وميزة هذه الوسائل أنها تغطى مساحة كبيرة من صدر قائد السيارة فتوزع الصدمة والضغط على جسده فتخففها أما حزام الأمان فيركز الصدمة والضغط على السطح المعرض الملامس لجسد قائد السيارة فقط

منظر أمامي وجانبي لطريقة عمل الوسادة الهوائية

٣- الزجاج الأمامي والمحيط بالسائق والراكب الأمامي من النوع المحمي (تربلكس أو ما يشابه) .

٤- جميع الأجزاء المحيطة بالسائق من تابلوه وعجلة قيادة وعصا النقل وكسوة الأبواب و الكنصول من الأجزاء البلاستيكية .

٥- المرآه الداخلية الأمامية تفصل بسهولة عند الإصطدام بها ولا تؤدي الي اصابه .

٦- الإكصدام الأمامي مثبت علي مساعدين لتخفيف الصدمه

٧-يوجد بالإكصدام الأمامي حشو استيروبور ذو كثافة عاليةلتخفيف الصدمة .

٨- عامود الدركسيون من النوع التلسكوبي لتخفيف نقل الصدمة الي السائق .

أما بالنسبة لوسائل الأمان للقصور الذاتي للخلف فهي :

المخدع الخاص بالراس الموجودة خلف راس قائد السيارة فهو ليس للنوم او الراحة انما اذا تعرضت السيارة لصدمة من الخلف

تندفع راس قائد السيارة ومن معه لحظة الاصطدام إلى الخلف فجأة فتكون مهمة هذا المخدع ألا يجعل رأس السائق تستمر في الاندفاع للخلف حتى ينكسر العظم اللامى.

الإكصدام الخلفي علي مساعدين .

الإكصدام الخلفي به حشو إستيروبور عالي الكثافة .

الزجاج الخلفي محمي

جميع الأجزاء المحيطة بالركاب من الخلف بلاستيكية .

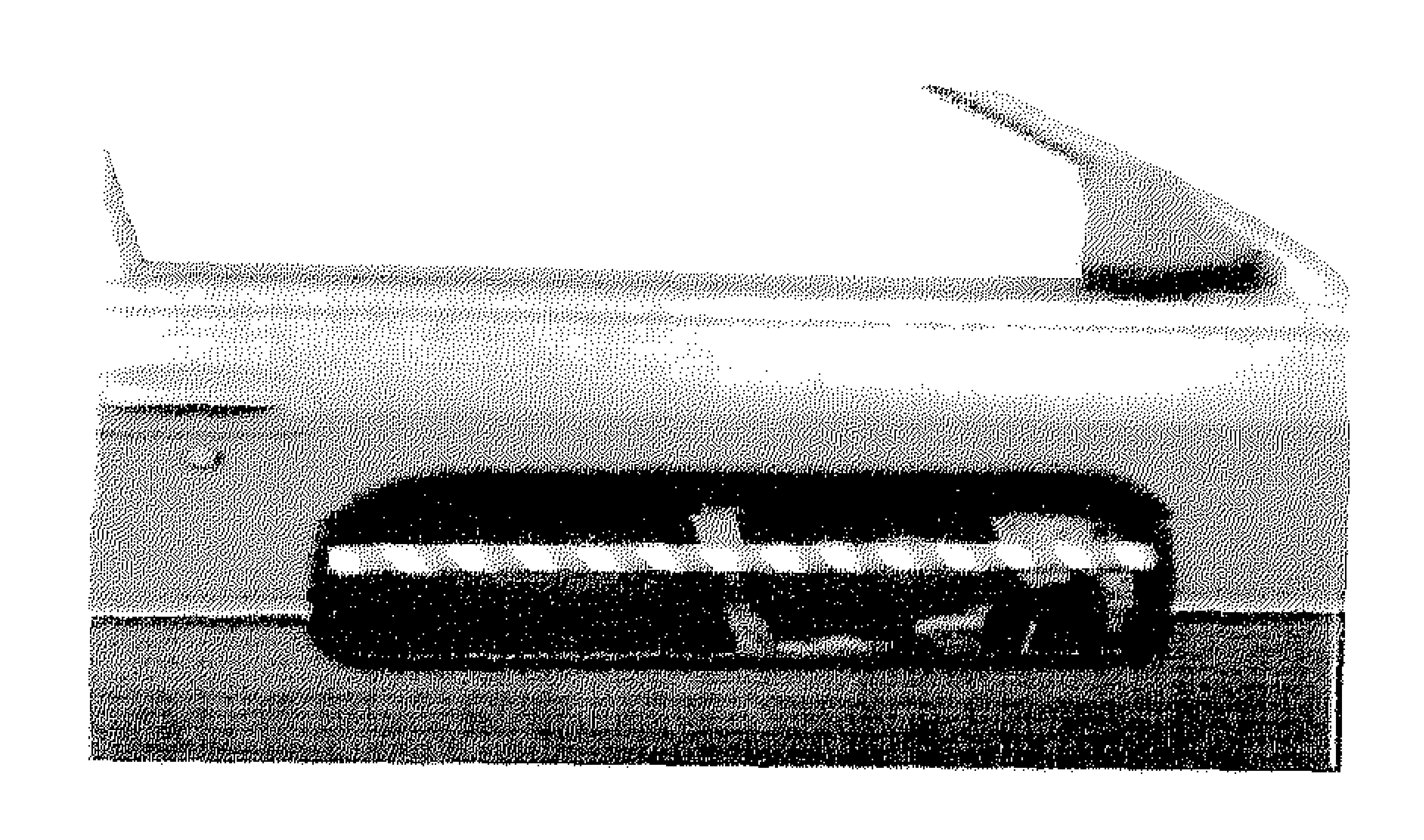
ملحوظة : هذه الوسائل بدأ بها مع قائد السيارة ثم مع من بجواره ثم مع باقى الركاب.

وهناك تجارب الأن لعمل كرسي للسائق بطريقة منزلقة للأمام وللخلف عند التعرض لصدمة أمامية أو خلفية لإبتلاع جزء كبير منها للتخفيف عنه ولم يظهر في الأسواق حتي الأن ولاكنه تحت التجربة .

وسائل الأمان بالنسبة للصدمة الجانبية:

١ ـ دعامات الابواب

هناك شروط لتدريع ووضع الدعامات الصلبة و المرنة فى الأبواب لكى لا تصل الصدمة الجانبية بكامل قوتها لقائد السيارة ومن معه ويتم توزيعها على السيارة فتخفف الصدمة على جسده كما هو موضح بالشكل التالى:



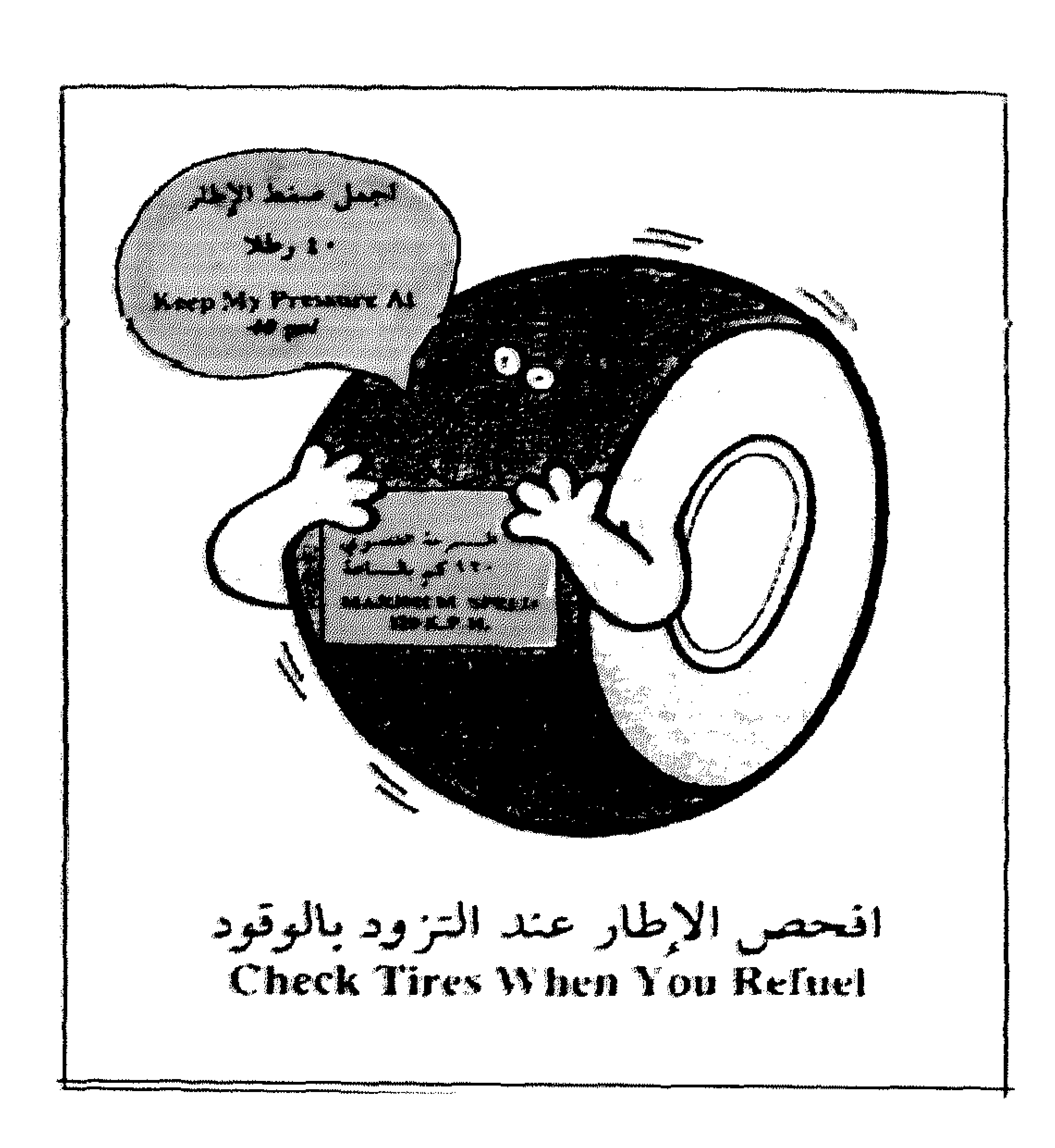
٢ـ وضع وسائد هوائية بالأبواب تفتح عند الصدمة هذا وقد وصلت الوسائد الهوائية الى عدد تسعة عشر وسادة هوائية بالسيارة منها الستائر الهوائية الطولية بجانبى كابينة الركاب من الداخل لمنع اصطدام رؤوسهم بالقوائم والزجاج عند الصدمات الجانبية كما وانتهت التجارب لدرجة الانتاج الان في وضع وسائد هوائية بالدعائم الامامية والخلفية للسيارة لتنفتح عند التصادم فتخفف الى درجة كبيرة جدا من اثار الصدام

٣ د ـ كماوأنه قد تمت الاستفادة من الابحاث التي بدأت منذ سنوات والتى مفادها انه كلما قل مشوار الحركة بالنسبة لجسم الراكب عند الاصتدام كلما قلت نتيجة الاصتدام لذا فى الاجيال الجديدة من السيارات تم تصميم أجزاء من المطاط تخرج لتسند جسم الراكب أثناء الاصتدام عند ركبتيه وجانبيه

الفصل الثاني

سلامة الإطارات

سلامة الركاب بالسيارة في سلامة اطاراتها



افحص الإطار عند التزود بالوقود
Check Tires When You Refuel

للعناية بالإطارات :

إفحص ضغط الإطارات،وتأكد من امتلائه إلى الحد المطلوب

. إفحص الإطار بحثاً عن الشقوق،أو التآكلات،أو الشروخ، الإنتفاخات،أو التآكل غير المنتظم.

يحتاج الإطار إلى هواء أكثر فى وقت إشتداد الحر، ففيه يزداد خطر التلف نتيجة لإنسلاخ مَدَاس الإطار.

السرعة الزائدة تعجل بتآكل الإطار.

تعتبر الإطارات من الأجزاء الهامة في المركبة أيًا كان نوعها والمحافظة على سلامتها يعود بالسلامة على مستخدمي المركبة، ويقلل من نسبة وقوع الحوادث.

ولسلامة المركبة على الطريق فإنه يجب على السائق أن يعمل على سلامة الإطارات،وذلك بإتباع الآتي:

أولا: كيفية إختيار الإطار المناسب

يتم إختيار الإطار تبعًا لتوجيهات منتجي السيارات،وللتعرف على ذلك نستعرض بعض العوامل الأساسية المتعلقة بإختيار الإطار:

* المقاس :

وهو مقاس الجنط الخاص بالسيارة ولابد أن لا يزيد او ينقص عنه.

* المداس :

وهو مساحة السطح المعرض من الإطار للأرض هذا السطح محسوب بدقة بالنسبة للحمولة الكلية ووزن السيارة وكذا المناورة.

* السرعة :

حيث إن الإطارات مُصَنَّفة تبعًا للسرعة ، لذلك يلزم عند إختيار الإطار أن تتناسب مع السرعة القصوى التى صُممت عليها السيارة.

وأن تكون متساوية فى أحجامها،حيث إن إختلافها يؤدى إلى وقوع الحوادث،أو إلى تآكل الإطارات.وقد حَددت المواصفات القياسية رموزًا لمواصفات السرعة.

* درجة الحرارة :

تبعًا لدرجات الحرارة الجوية تُقسم الإطارات إلى ثلاث فئات (A, B, C).. فالفئة الأولى " A " تتناسب مع الظروف الإستوائية الحارة، فضلاً عن درجات الحرارة العادية.أمَّا الفئة الثانية " B " فتتناسب مع درجات الحرارة العادية،والتى لا تتعدى ٣٨ درجة مئوية.إمَّا الفئة الثالثة " C " فهى تتناسب مع درجة الحرارة التى تقل عن ذلك.وأنسب فئة للإطارات فى جمهورية مصر العربية هى الفئة الأولى (A)والثانية (B).

* حالة الطريق :

يعتمد أختيار الإطار على الحالة الغالبة لإستخدام السيارة من حيث حالة الطريق،فالطرق غير المرصوفة تختلف عن الطرق المرصوفة المُمَهَّدَة تختلف عن الطرق الوَعْرَة،وكذلك من حيث الطرق الجافة أو الرطبة،وهذا يتضح على شكل تغززات الموطئ،التى تختلف من إطار لآخر .

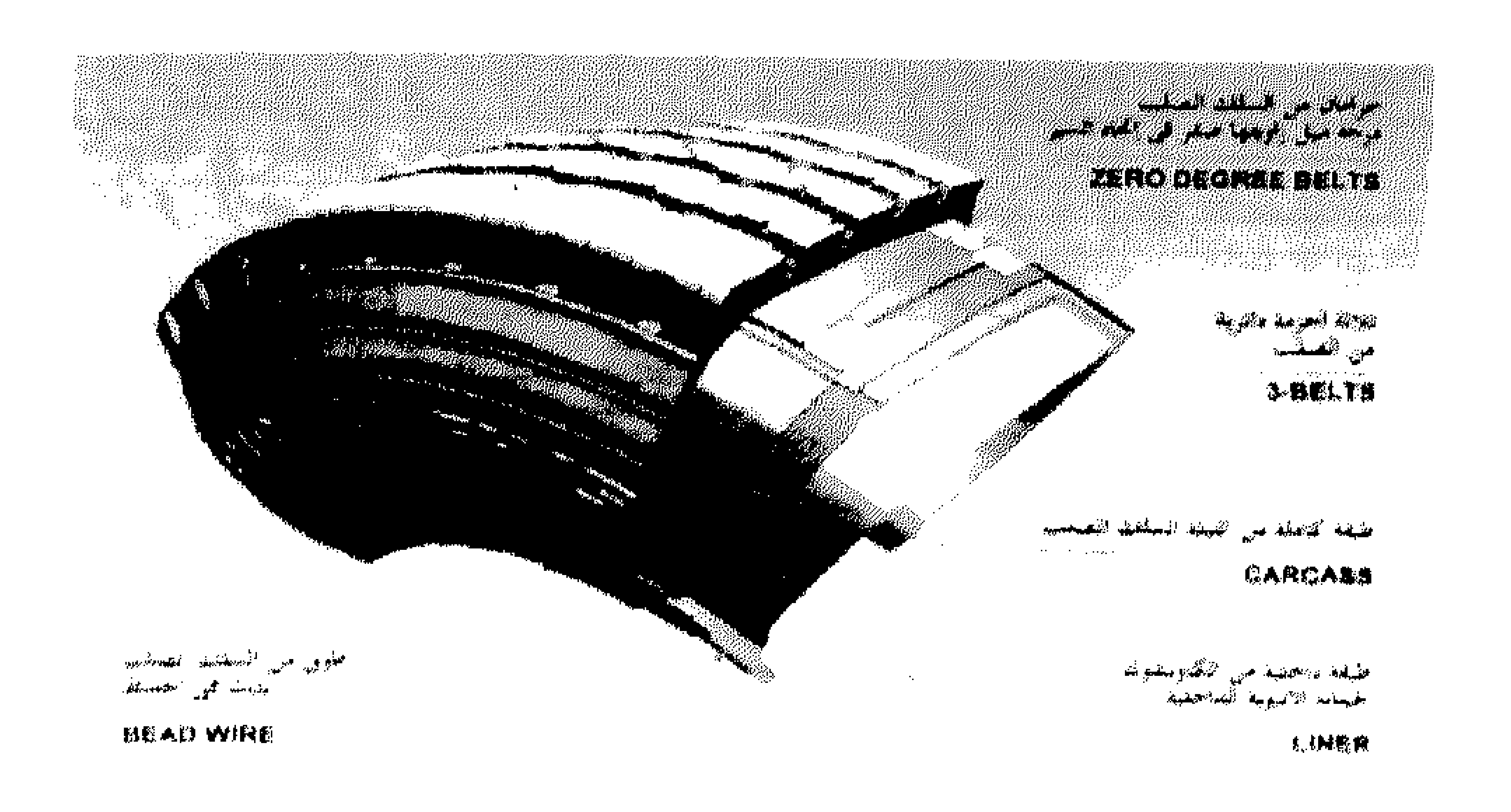
وبذا تكون مناسبة الإطار للطريق من الأشياء المهمة جدًا،فلابد أن يكون البناء الداخلى للإطار مناسبًا لطبيعة الطريق.وهناك أنواع من البناء الداخلى للإطار وهى:-

١ ـ التيل :وهو مناسب للطرق المكسرة وشديدة الوعورة

١ ـالنايلون : وهو مناسب للطرق الوعرة.

٢ ـ الصلب : وهو مناسب للطرق الممهدة.

هذا ولكل سطح طريق نوعية من نقشات الإطارات



وهذا القطاع ـ الموضح بالشكل التالى ـ يبين البناء الداخلى للإطار

* حمولة السيارة :

تختلف نوعية الإطارات أيضًا حسب حمولة السيارة،فلكل حمولة إطارها المناسب من حيث التدريع والتسليح فى الجانب وفى المداس .

* العمر الإفتراضى للإطار:

لكل إطار عمر إفتراضى وذلك حسب نوع المادة المصنع منها.

* نهاية تاريخ الصلاحية :

لكل نوعية إطار تاريخ ينتهى فيه إستعمال هذا الإطار لأن بمرور زمن معين تنتهى به صلاحية مادته وذلك لتأثرها ببعض أنواع الأشعة الشمسية فتتفرق المادة الخاصة باللإطار وتكون عرضة للإنفجار عند التعرض للإجهاد لذلك لابد من التأكد من ان الإطار المستخدم أو المراد شراؤه أنه مازال صالحا للإستعمال.

ونود التنويه عن وجود معلومة خاطئة تتداول بين الجميع وهى ان الاطـارات المخزنـة اكثـر ملائمـة للسيارة مـن الجديدة وهذاخطاء مميت .

ثانياً : قياس ضغط الإطار

يجب إتباع التعليمات الخاصـة بالمركبة، وخاصـة عند نفـخ إطـار السيارة،فعَلى السائق أن يهتم بمستوى ضغط الإطار،حيث إن زيادة الضغط فيه تؤدى إلى وقوع الحوادث،كما أن قِلَة الضغط فيه تـؤدى إلى تآكله،أو إلى حدوث بعض البروز فيه.

ثالثاً : أسباب تؤدى إلى تلف الإطار

- نفخ الإطار بالهواء أقل من اللازم أو أكثر منه
- القيادة بسرعة عالية
- إستخدام الفرامل بإستمرار

رابعاً : الإجراءات الواجب اتباعها عند تلف الإطار

عنـد إحسـاس قائـد المركبـة بـأن الإطـار قلَّ ضـغط الهـواء فيـه أو إنفجر،فعليه أن يتبع الآتـى حتـى يضمن لنفسه السلامة :

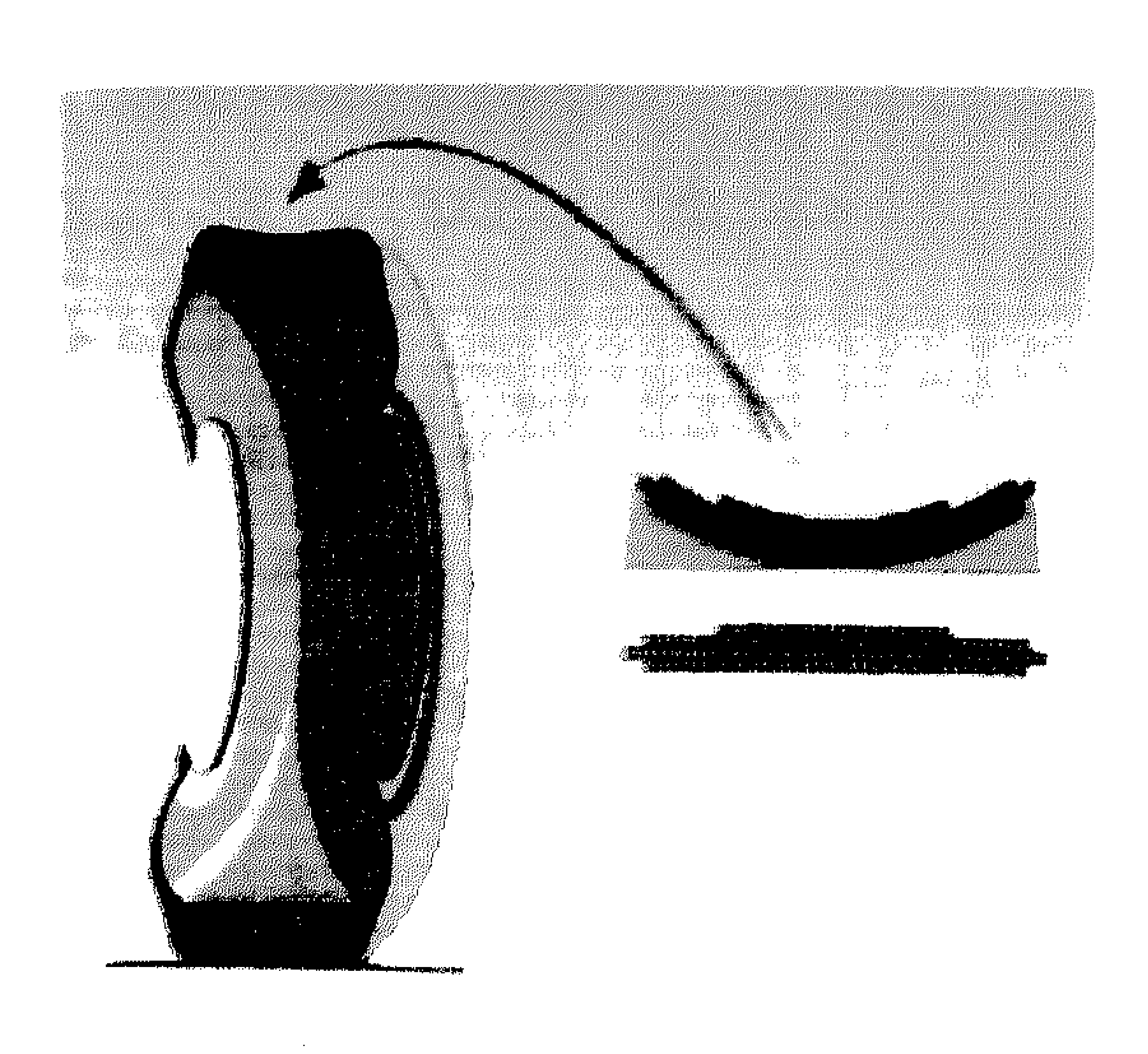
- عدم الإنزعاج والإرتباك.

إمساك عجلة القيادة بكلتا اليدين لكي لاتخرج السيارة عن المسار.

- رفع الرِّجْل عن دَوَّاسَة السرعة.
- عدم إستخدام الفرامل.
- استعمال إشارات التحذير.
- الخروج عن الطريق وتغيير الإطار .

التصميم العادى للإطارات الراديال السلك :

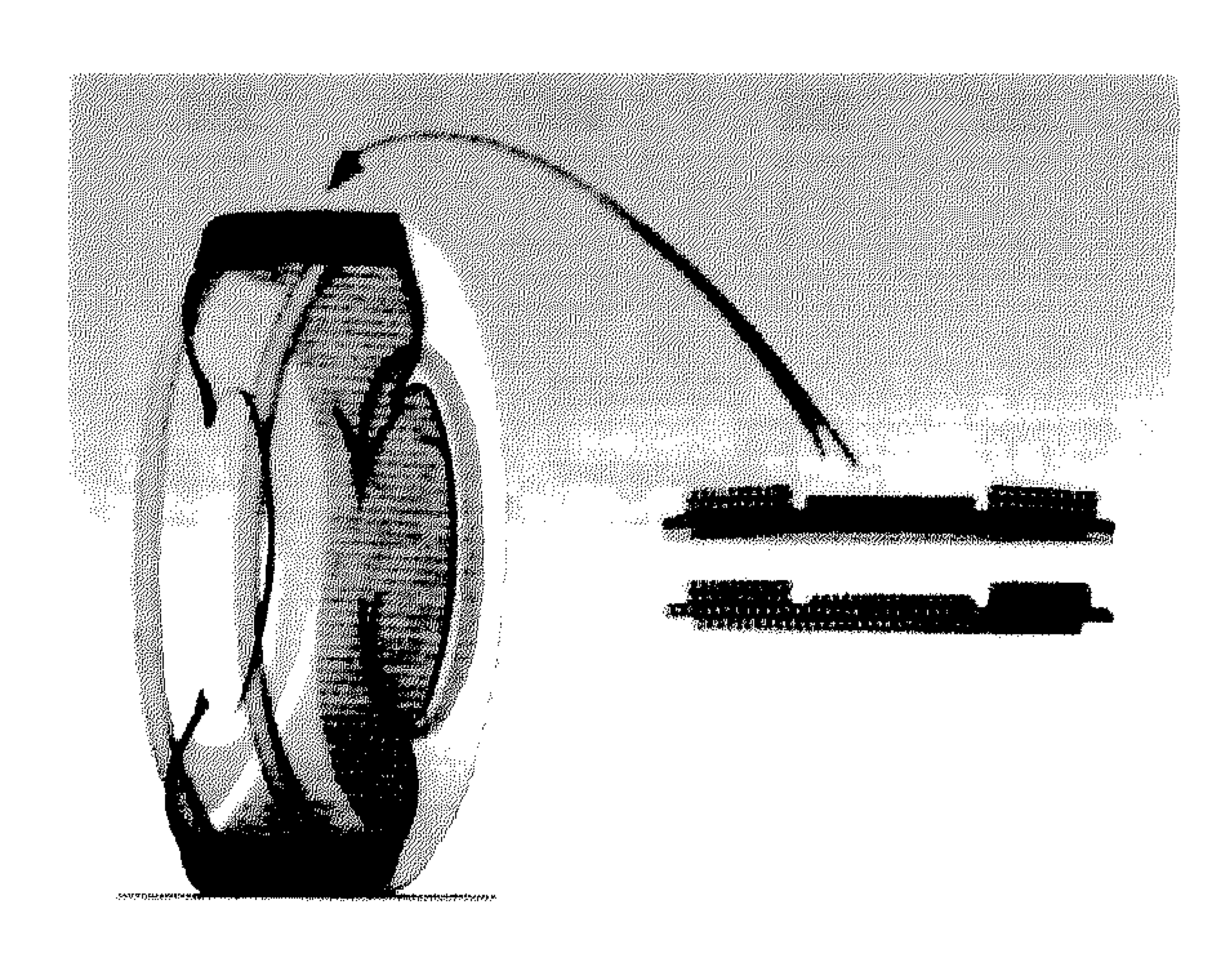
وضع الإطار الراديال العادى ذو الحافة الهابطة فى الوسط على سطح الطريق أثناء سيره



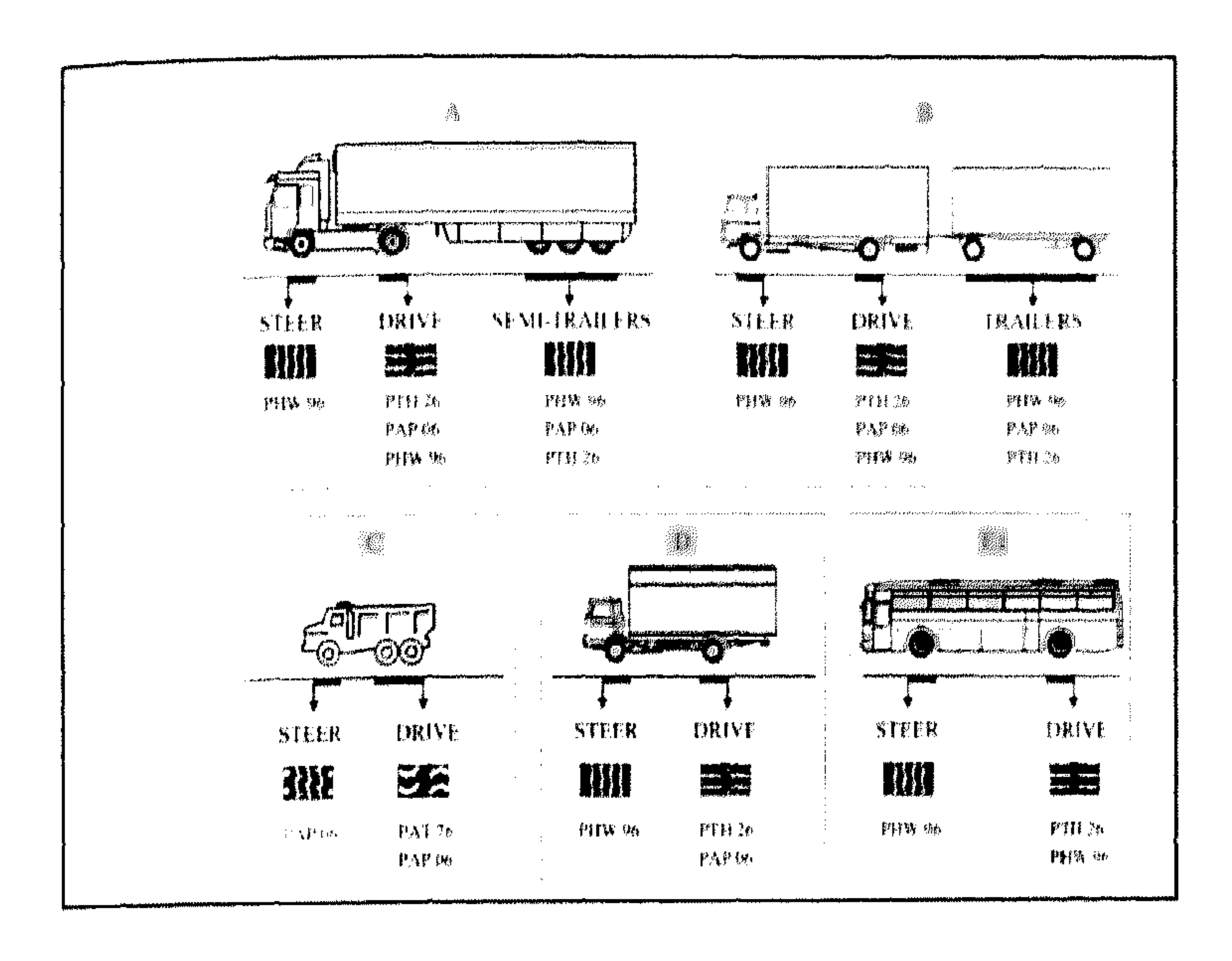
التصميم الحالى المتطور لإطارات الراديال السلك:

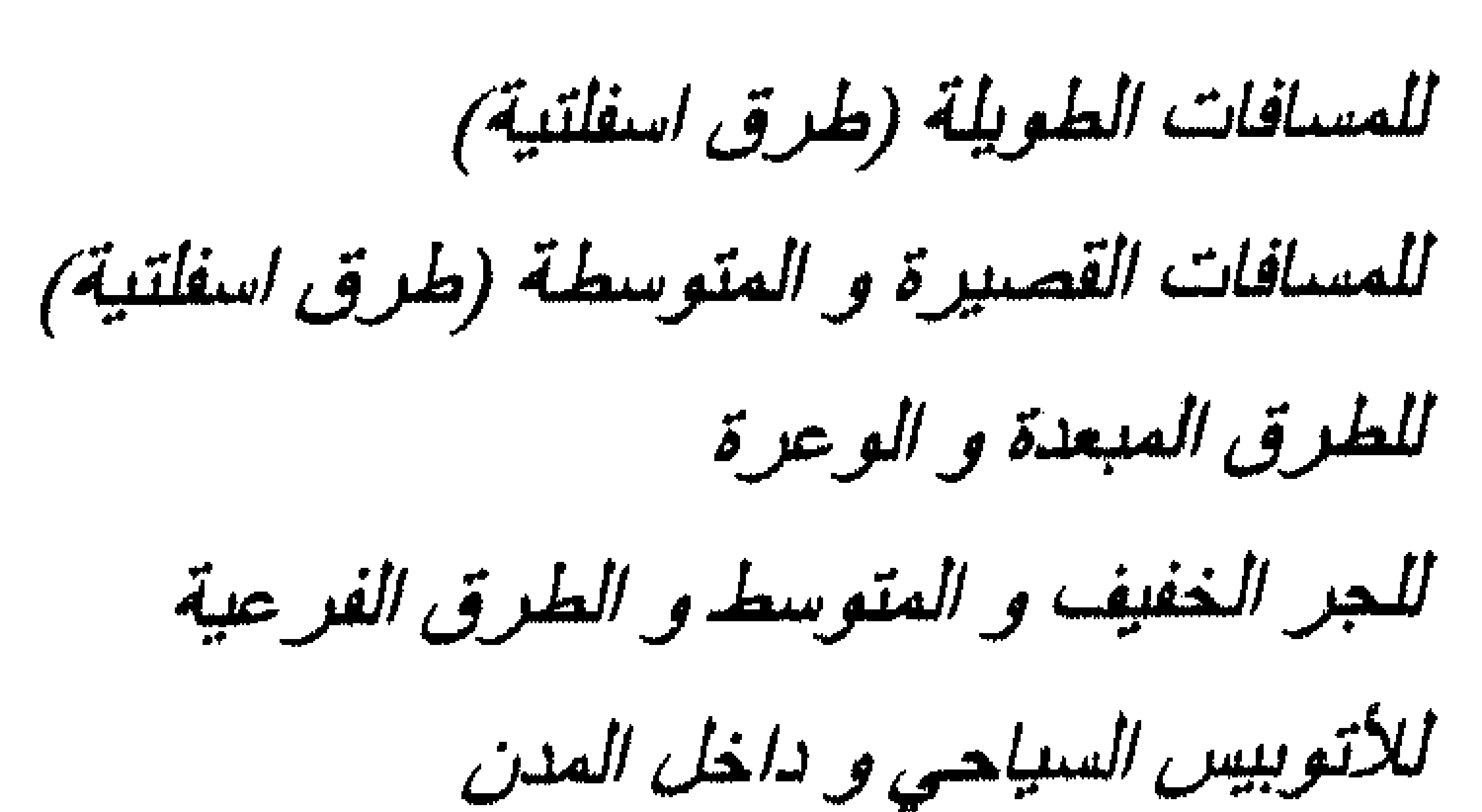
ويتميز بتركيب وإضافة أحزمة فى درجة الصفر فى إتجاه السير عند الكتف جعلته منخفض الجوانب،وهذا يساعد على إستقرار

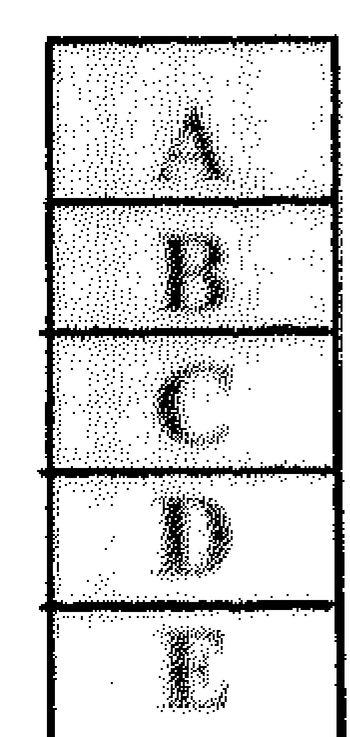
وإتـزان هذه المنطقـة،مِمَّا يقلل الضـرر المتسبب من زيادة ضـغط الهواء وقوة الطرد المركزية،كما يسمح بالإحتفاظ بخواصِّ الإطـار عند أى سرعة، ورسوخ أفضل على الطريق.



رسم توضيحي يبين استخدام التقسات المختلفة للاطارات على محاور الشاحنات و المقطورات و الحافل




للمسافات الطويلة (طرق اسفلتية)
للمسافات القصيرة و المتوسطة (طرق اسفلتية)
للطرق المبعدة و الوعرة
للجر الخفيف و المتوسط و الطرق الفرعية
للأتوبيس السياحي و داخل المدن

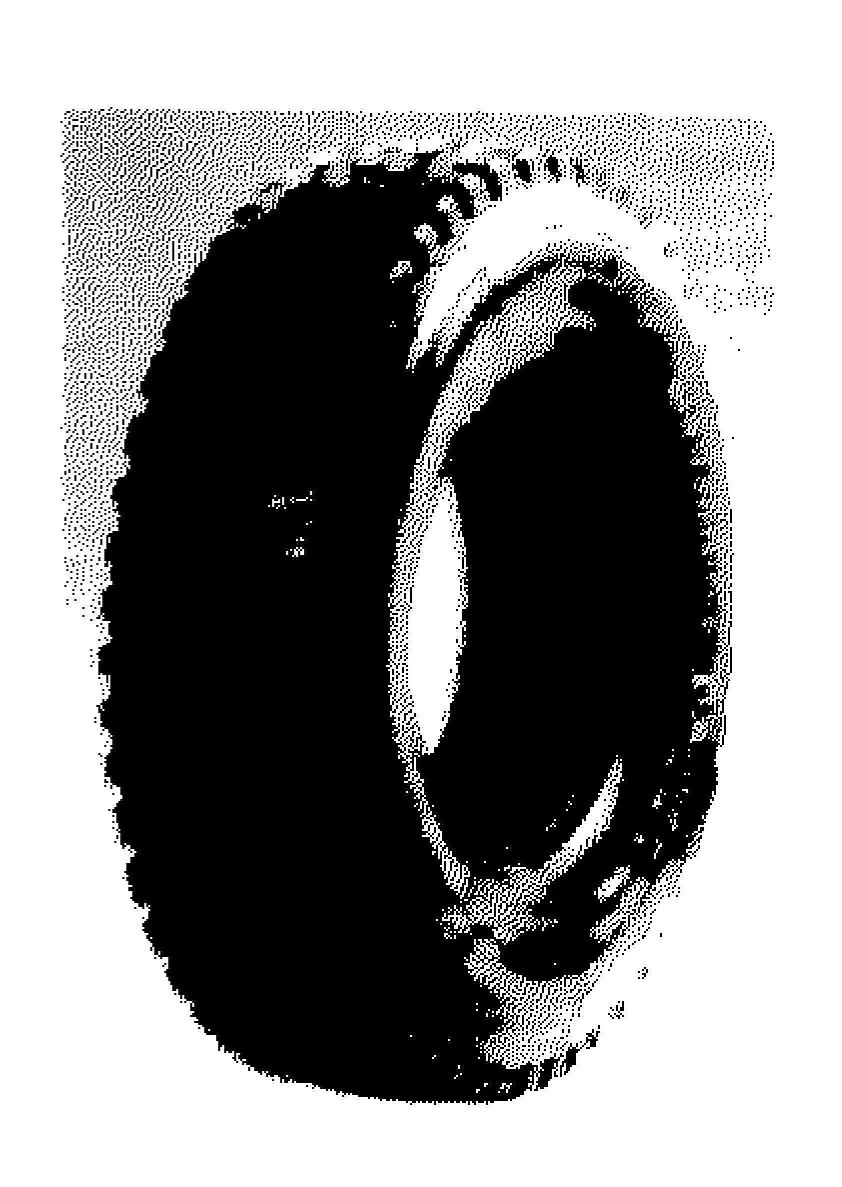


المقاس	نقشة المداس	أقصى سرعة كم/ساعة	مفرد S دوبل D	النفخ رطل/بوصة٢	النفخ كم/سم٢	أقصى حمولة على الإطار رطل	أقصى حمولة على الإطار كجم	الجنط الحديث ADVANCED الأفضل	الجنط الحديث ADVANCED البديل	الأنبوبة	الفلاب
٢٠ × ١٠٠٠	PHW 96	L/١٢٠	مفرد	١١٦	٨,٠	٦٦٠٠	٣٠٠٠	٧,٥	٧,٠	٢٠ × ١٠٠٠ (20 Z 570)	D - 20 (U - 200/20)
	PAP 06	K/١١٠	دوبل	١١٦	٨,٠	٥٩٩٥	٢٧٢٥				
٢٠ × ١١٠٠	PHW 96	K/١١٠	مفرد	١١٦	٨,٠	٧١٥٠	٣٢٥٠	٨,٠	٧,٥	٢٠ × ١١٠٠/١٠٠٠ (20 Z 595)	R - 20 (U - 240/20)
	PAP 06	K/١١٠	دوبل	١١٦	٨,٠	٦٣٨٠	٢٩٠٠				
٢٠ × ١٢٠٠	PHW 96	L/١٢٠						٨,٥	٨,٠	٢٠ × ١٢ (20 Z 640)	R - 20 (U - 240/20)
	PTH 26	L/١٢٠	مفرد	١٢٣	٨,٥	٨٢٥٠	٣٧٥٠				
	PAP 06	K/١١٠	دوبل	١٢٣	٨,٥	٧١٥٠	٣٢٥٠				
	PAT 76	K/١١٠									
٢٤ × ١٢٠٠	PHW 96	K/١١٠	مفرد	١١٦	٨,٠	٨٨٠٠	٤٠٠٠	٨,٥	٨,٠	٢٤ × ١٢٠٠ (24 Z 640)	R - 24 (U - 230/24)
	PAT 76	J/١٠٠	دوبل	١١٦	٨,٠	٨٠٣٠	٣٦٥٠				

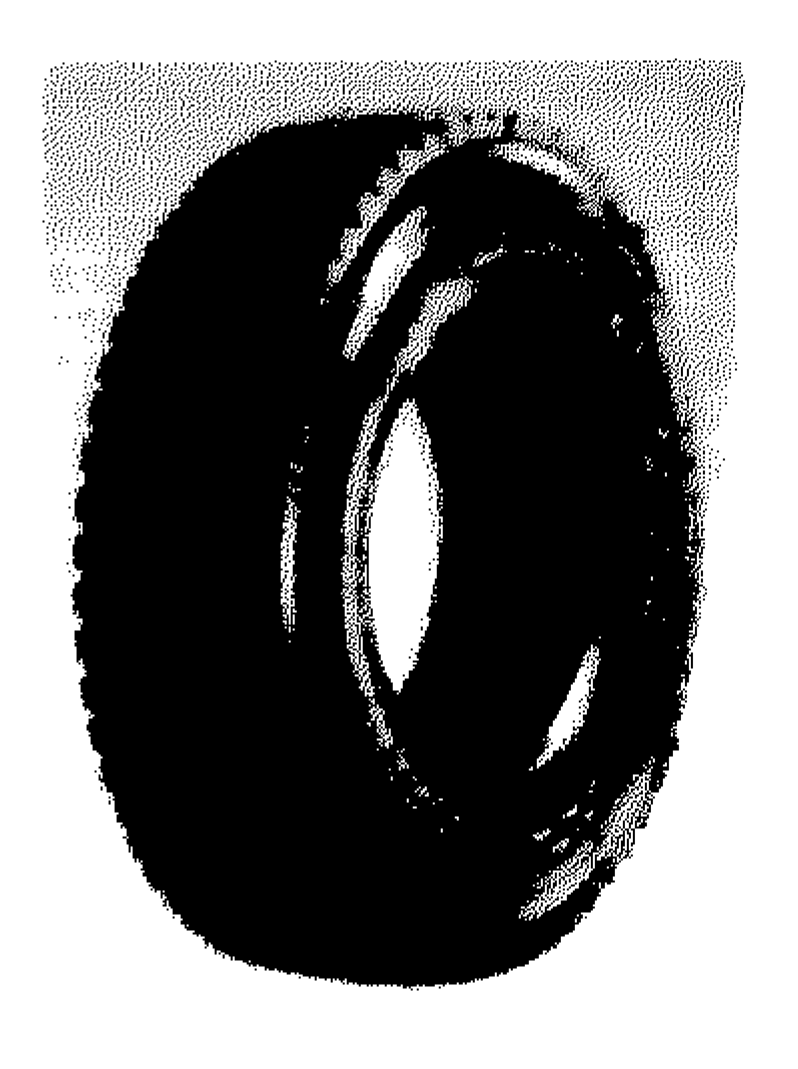
المقـــاس	نقشة المداس	أقصى سرعة كم/ساعة	المقاسات الخارجية: القطر الخارجي مم	نصف القطر المحمل مم	المحيط أثناء التشغيل مم	عرض مقطع الإطار مم	أقل مسافة بين التيول مم	الحجم متر مكعب	الوزن كيلو جرام	الأنبـــوبة	القـلاب
٢٠ × ١٠٠٠	PHW 96	L/١٢٠	١٠٥٠	٤٩١	٣٢٠٠	٢٧٣	٣١٦	٠,٢٣٤	٦١,٤	٢٠ × ١٠٠٠ (20 Z 570)	D - 20 (U - 200)
	PAP 06	K/١١٠									
٢٠ × ١١٠	PHW 96	K/١١٠	١٠٨١	٥٠٦	٣٣٠٠	٢٨٥	٣٣٥	٠,٢٥٩	٧٥	٢٠ × ١٠٠٠/١١٠٠ (20 Z 595)	R - 20 (U - 240)
	PAP 06	K/١١٠									
٢٠ × ١٢٠	PHW 96	L/١٢٠	١١٢٢	٥٢٥	٣٤٢٠	٣٠٨	٣٥٠	٠,٣٠٣	٧٩	٢٠ × ١٢٠٠ (20 Z 640)	R - 20 (U - 240)
	PTH 26	L/١٢٠									
	PAP 06	K/١١٠									
	PAT 76	K/١١٠									
٢٤ × ١٢٠	PHW 96	K/١١٠	١٢٢٠	٤٧٦	٣٧٢٠	٣٠٤	٣٥٠	٠,٣٥٠	٩١,٥	٢٤ × ١٢٠٠ (24 Z 640)	R - 24 (U - 230)
	PAT 76	J/١٠٠									

شكل الإطار ومناسبته للطريق المستخدم عليه

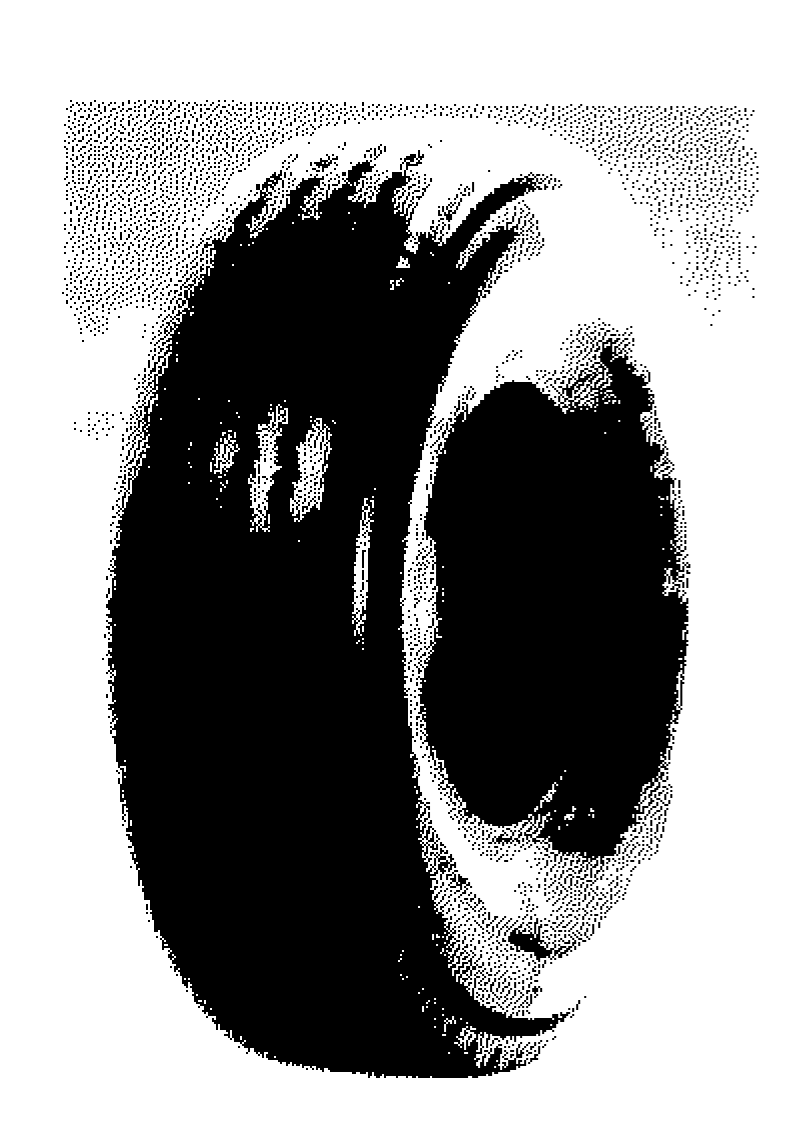
خدمة عامة



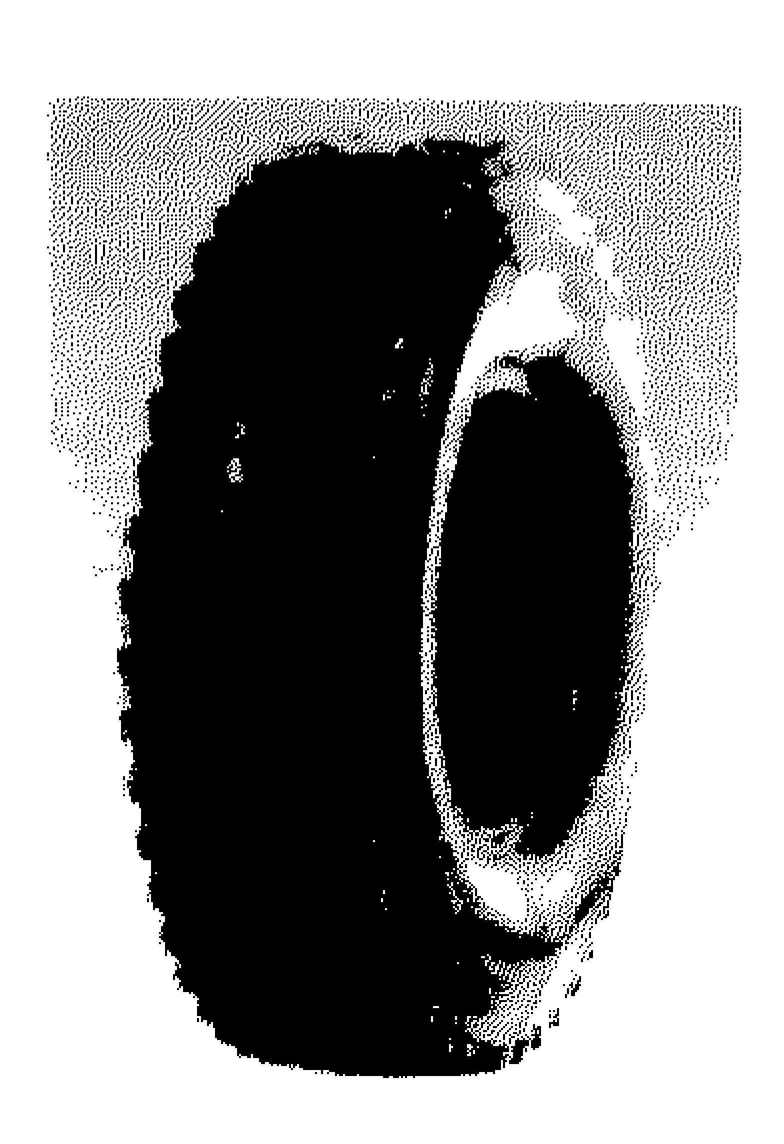
للطرق المتنوعة



للطرق السريعة



للطرق الغير ممهدة





طرق حماية اطار سيارتك من الانفجار

- مما لاشك فيه أن للاطارات دورا رئيسيا فى أمان وسلامة السيارات بجميع فئاتها وأنواعها يحقق شروط الامان والسلامة والعكس صحيح فالاطار المتهالك وغير الصالح يسبب وقوع الحوادث وما يترتب عليها من إصابات ووفيات وتلفيات فى المركبات والطريق.

ومن هنا نتساءل: كيف نقى انفسنا من تهالك او انفجار الاطار بالسيارة؟ وما هى اسس اختيارك للاطار المناسب؟

هناك دراسة علمية عن حوادث السيارات تؤكد ان اطار السيارة قد يكون سببا رئيسيا فى الكثير من الحوادث المدمرة لذا يجب الاهتمام باطارات السيارة بالكشف المستمر على الاطارات الخارجية كل فترة وجيزة لنزع المسامير الصغيرة أو قطع الزجاج او الحصى كما يجب اعادة ضبط اتزان وزوايا الاطارات الخارجية الجديدة خاصة عند وجود اهتزاز بعجلة القيادة أثناء السير بسرعة.

فهناك إجراءات اساسية مهمة يجب على كل قائد مركبة اتباعها ليقى نفسه من الحوادث ويطيل من العمر الافتراضى للاطار بل للمركبة ألا وهى:

أولا: المحافظة على ضغط الهواء للاطار المعرض به من قبل منتج السيارة لان اى نقص فى الهواء يؤدى إلى زيادة كبيرة فى تأكل جوانب الاطار وبالتالى الى ارتفاع نسبة استهلاك الوقود واختلال الزوايا كما ان زيادة ضغط الهواء تقلل من توازن السيارة وثباتها وتماسكها على الطريق وبالتالى تأكل الاطار من الوسط ويقاس ضغط الهواء بالرطل فى البوصة *Psi* وبالكيلو باسكال *Kpa*.

وبالتالى فإن أى زيادة او نقص فى ضغط الاطار يتجاوز ٢٠% من الضغط المحدد للاطار يؤدى إلى انخفاض عمره الافتراضى وقد يؤدى إلى الانفجار فى أى لحظة خصوصا عند وجود بعض نقاط الضعف فى البناء الداخلى للاطار أو على الأقل انسلاخ مداسه ولذلك ننصح بالتأكد من الضغط المعرض به وفحص ضغط الهواء فى الاطار وهو بارد لأن الهواء يتمدد فى الحجم وستكون النتيجة مغلوطة إذا كان ساخنا فى أماكن يوثق بها ويمكن معرفة الحد الاقصى لضغط الهواء بإطار سيارتك من الملصق المثبت على جدار باب السائق.

ثانيا: زيادة سرعة السيارة عند استخدام الاطار لسرعات تفوق الحدود المصمم لها تساهم فى ارتفاع درجة حرارة الاطار بشكل يؤثر على قوة التصاق المداس مما يؤدى إلى انسلاخ المداس عن موضعه.

ثالثا: الوقوف المفاجئ والتحرك المفاجئ (الامريكانى) أو السرعة المفاجئة تؤثر على العمر الافتراضى للاطار وتهالكه.

رابعا: تعرض الاطارات للصدمات القوية بمعنى تعرض الاطار أثناء السير أو الركن إلى الاصدام بأجسام صلبة (حافة رصيف أو حجر أو السير على عيون القطط الحادة وغيرها) يحدث فى الاطار قطعا مما يسبب انفجار الاطار.

خامسا: تخزين السيارة فى أماكن رطبة أو جو مرتفع الحرارة لفترات طويلة تصل لعدة شهور دون التحرك بها يؤدى إلى تهالك الاطار.

سادسا: زيادة الحمل بما يتعدى ٢٠% من الحمل المحدد للاطار بمعنى أن لكل اطار حملا أقصى بنهار بعده ويرمز لهذا الحمل برقم يوضع على الاطار فزيادة الحمل يؤدى إلى انخفاض عمر الاطار وتهالكه بنسبة ٣٠% من عمره الافتراضى وإذا زاد الحمل عن ذلك فإنه معرض للانفجار فى اى لحظة.

ومن هنا نؤكد ملاحظة حالى الاطار وفحصه بصفه مستمرة فإذا لاحظت وجود تشققات او مسح فى النقوش الموجودة بالاطار او به اى تلف فلابد من تغييره على الفور وتبديله باطار جديد جيد الصنع لتكون جودته اعلى وليدوم لمدة أطول مع مراعاة أن العمر الافتراضى للإطارات المتداولة فى الطرق المصرية من ٤٠ ألفا إلى ٥٠ ألف كم أو لمدة سنتين ايهما أقرب.

وعن كيفية اختيار الاطار الجديد المناسب؟

فعند اختيار اطار لسيارتك يجب مراعاة بعض العوامل التى لها تأثير مباشر ومهم على سلامة اداء الاطار وعدم تعرضه للانفجار ومن هذه العوامل:

السرعة وتختلف الاطارات حسب السرعات القصوى المحددة لها ويرمز لها بعدة حروف أجنبية تكتب على جانب الاطار فمثلا الاطار الذى سرعته ١٢٠ كم/الساعة يرمز له بالحرف L.

١٣٠ كم/الساعة يرمزله N.

١٤٠ كم/الساعة يرمز له N.

١٥٠ كم/الساعة يرمز له P.

١٦٠ كم/الساعة يرمز له Q.

١٧٠ كم/الساعة يرمز له R.

١٨٠ كم/الساعة يرمز له S.

١٩٠ كم/الساعة يرمز له T.

٢٠٠ كم/الساعة يرمز له U.

• ٢٢٠ كم/الساعة يرمز له H.
• ٢٤٠ كم/الساعة يرمز له V.
• ٢٧٠ كم/الساعة يرمز له W.
• ٣٠٠ كم/الساعة يرمز له Y.

الأحمال ولكل اطار حمل اقصى فكل حمل يرمز له برقم مدون على الاطار فمثلا الاطار الأقصى حمل له ٥١٥ كفم يرمز له بالرقم ٨٥ والحمل ٥٨٠ كفم يرمز له بالرقم ٨٩.

درجة الحرارة فقد قسمت الاطارات الى فئات ثلاث وهى A,B,C ولكل فئة حد اقصى لدرجات الحرارة الجوية التى تستخدم فيها فمثلا الرمز C يعني الاستخدام في درجات الحرارة المنخفضة لذا فإن أنسب الفئات لظروف دول الشرق الأوسط ومنها مصر هى فئة A تليها فئة B.

تاريخ الانتاج فهناك تاريخ صلاحية للاطارات وتاريخ انتاج وهو عبارة عن ثلاثة او اربعة أرقام الأول والثانى من اليسار هما رقما الاسبوع والرقم الثالث يدل على السنة فمثلا ١٥٦ يدل الرقم ١٥ على الاسبوع الخامس عشر أما الرقم ٦ وهو الثالث فيدل على رقم الاحاد من سنة الصنع اى ١٩٩٦م ومثال أخر ١٣٠٦ يدل رقم ١٣ على الاسبوع الثالث عشر أما الرقمان الثالث والرابع ٠٦ فيدلان على سنة ٢٠٠٦.

فما يدون على الاطار مثلا ١٤٨٨R /٨٥١٧٠H

R تعنى ان الاطار رديالى به حزام قطرى من الاسلاك اى بدون داخلى

١٤ قطر الجنط بالانشات (البوصة)

٨٨ مقاس يدل على مدى الضغط المسموح به على الاطار

H رمز يدل على السرعة القصوى المسموح بها وهى ٢١٠ كم/س

H= ٢١٠ Kmlh

٨٥١ أى مقاس عرض الاطار بالمليمترات

٧٠ النسبة المئوية بين ارتفاع الاطار وعرضه

ارشادات يجب إتباعها فى إستعمال الإطارات

إن الخدمة التى يؤديها الإطار تتوقف إلى حد كبير على العناية التى يبذلها قائد السيارة وتصرفاته،وتعوّده على القيادة بعناية،لذا فإن عليه إتباع الآتى:

١ - يجب عليه إتباع الطرق الصحيحة للتركيب والنفخ،مع وضع إحدى المواد التى تساعد على سهولة حركة الأنبوبة داخل الإطار،مثل بودرة التلك،أو محلول صابون زيت نباتى متعادل،وهو الصابون السائل العادى من صنف جيد،ويجب أن يكون الدهان لمنطقة الجنط فقط،وعدم تسرب المحلول داخل الإطار

٢ -إتباع معدلات النفخ الصحيح.

٣ -عدم زيادة الحمولة عن الحمولة المقررة،مع سلامة توزيعها.

٤ -السير بالسرعات القانونية.

٥ -التأكد من سلامة السيارة وخلوها من العيوب الميكانيكية.

٦ -تبديل وضع الإطارات فى السيارة دوريًا.

٧ -صيانة الإطارات والكشف عليها دوريًا.

٨ -إستعمال الإطار المناسب للسيارة،و مراعاة ظروف الخدمة.

٩ -إستعمال الجنوط المناسبة لمقاس الإطارات.

١٠ـتجنب صعود حافة الإطارات على أرصفة الطرق.

١١ـتجنب الإصطدام بحافة الأرصفة أو الحُفَر أو غير ذلك من العوائق.

١٢ـتهدئة السرعة فى الطرق الوعرة وغير الممهدة،أو عند المنحنيات.

١٣ـعدم الضغط الشديد على الفرامل لسرعة التوقف،وتجنب سرعة الإنطلاق عند بداية التحرك.

إرشادات يجب التأكد منها عند إستعمال الإطارات

يجب إتباع معدلات النفخ الصحيحة طبقًا للجداول الواردة بالكتالوج ولإمكان تفادى تلف الإطار الناتج عن النفخ غير الصحيح عليك مراعاة ما يلى:

١ـتأكَّدْ من نفخ الإطار ليصل إلى الضغط الصحيح والإطار بارد.

٢ـرَاجِعْ ضغط الهواء بالإطار مرة كل أسبوع بإستعمال مقياس سليم.

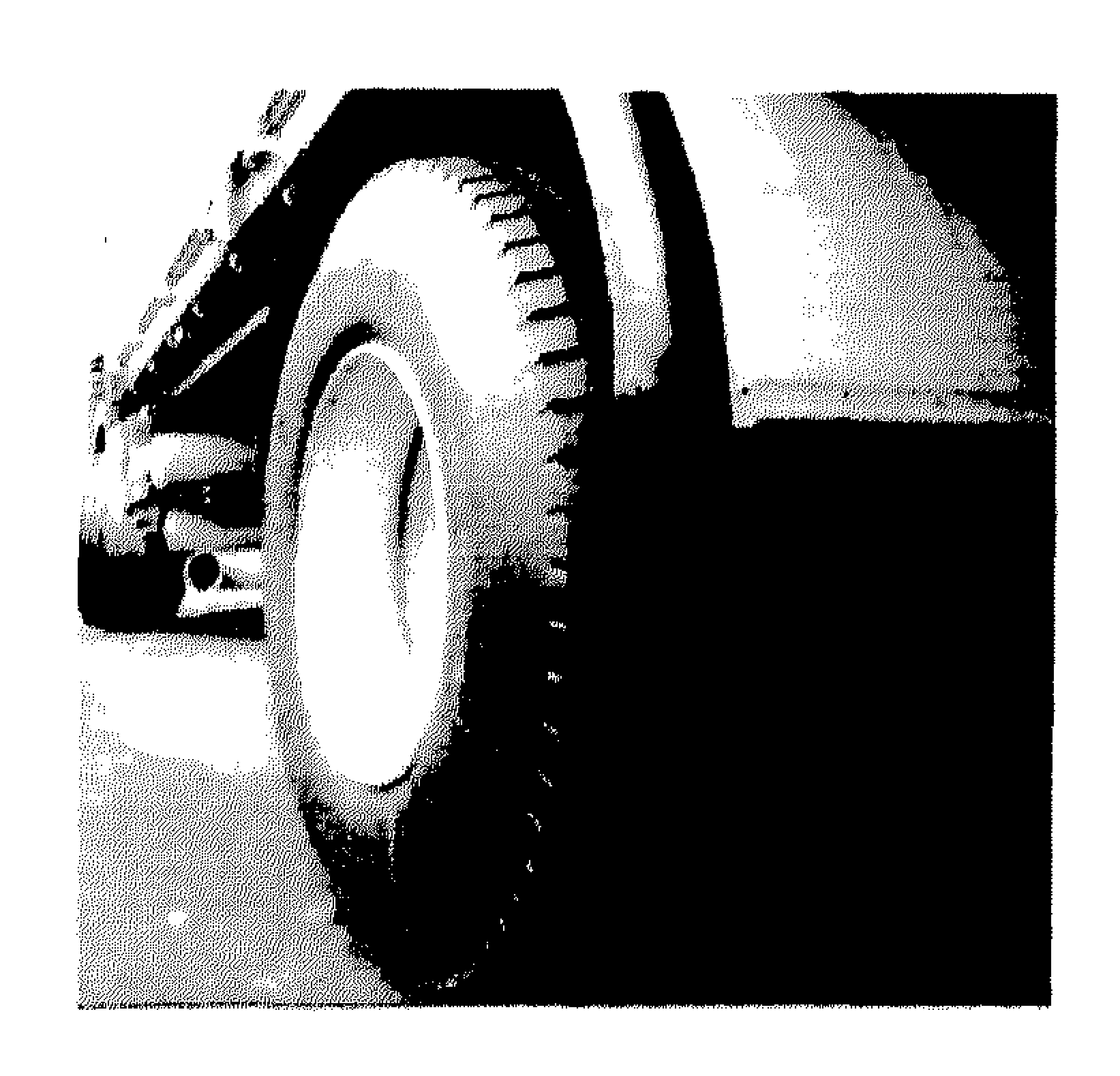
٣ـتأكدْ من وجود أغطية للبلف فى مكانه لكل إطار،وأنها مُحْكَمة بقدر ضغط الأصابع.

٤ـتعرَّفْ على أسباب تسرب الهواء البطئ كلما ظهر إنخفاض فى الضغط وبادر بإصلاحه.

٥ـإذا كان تسرب الهواء ناتجًا بسبب البلف أو جزء منه،فبادرْ فورًا بتغيير وإستبدال إبرة البلف بأخرى جديدة.

تركيب الإطارات المزدوجة (الدوبل)

عند تركيب وحدات الإطارات (الدوبل) الخلفى يجب مراعاة الآتى:



أولا:تطابق الإطارين لتوزيع الحمولة على كلٍّ منهما بالتساوى، لأن وقوع الحمولة على أحد الإطارين فى (الدوبل) دون الآخر يعرضه للتلف،نتيجة زيادة الحمولة والإجهاد الشديد الواقع على التيلة، كما يعرضه للتآكل السريع وغير المنتظم.

ومن أسباب عدم تساوى توزيع الحمولة على الإطارين فى الدوبل ما يأتى:

-إ ختلاف الإطارين فى القطر أو المحيط،و إرتفاع إحدهما عن الآخر.

-إ ختلاف ضغط الهواء ونفخ الإطار.

- عدم تلامس الإطارين للطريق بدرجة واحدة نتيجة ميل سطح الطريق.

- عدم سلامة وإحكام كراسى الإطارات.

- إلتواء أو تقوُّس محور الإطارات.

ثانيا: أن تكون المسافة بين الإطارين فى (الدوبل) كافية لإتمام عملية التهوية،حيث إن تلامس الإطارين وعدم إتمام التهوية يؤثران على عُمْر الإطار بشكل ملموس.

وللحصول على خدمة ممتازة من الأنابيب الداخليةإتبع الإرشادات الآتية:

١ -الخدمة الطويلة للإطار تؤثر على الأنبوبة الداخلية،ولذلك فإنه من المستحسن إستعمال أنبوبة جديدة مع الإطار الجديد.

٢ -إستعمل الأنبوبة الداخلية ذات المقاس الصحيح للإطار الخارجى.

٣ -لا تحاول إستعمال الإبر القديمة للبلوف،بل يجب إستبدالها بإبر جديدة.

٤ -تأكد من نظافة الإطار الخارجى والأنبوبة،وخلوها من المواد الغريبة عند التركيب.

٥ -إستعمل مقياسًا مضبوطًا عند مراجعة ضغط الهواء.

٦ -تأكد من وجود أغطية البلوف فى أماكنها،ومن أنها مُحْكَمَة بمقدار ضغط الأصابع.

٧ -فى حالة عدم وجود أغطية البلوف يراعى تنظيف فوهة البلف من الغبار أو المواد الغريبة قبل النفخ.

٨ -تجنب نفخ الأنبوبة نفخًا زائدًا عند الكشف عليها،فهذا النفخ الزائد ينتج عنه تمدد فى بعض اجزاءالأنبوبة،فيحدث لها كسرات عند تركيبها.

٩ -يجب إتباع الطريقة الصحيحة للتركيب والنفخ،مع وضع إحدى المواد التى تساعد على سهولة حركة الأنبوبة داخل الإطار،مثل

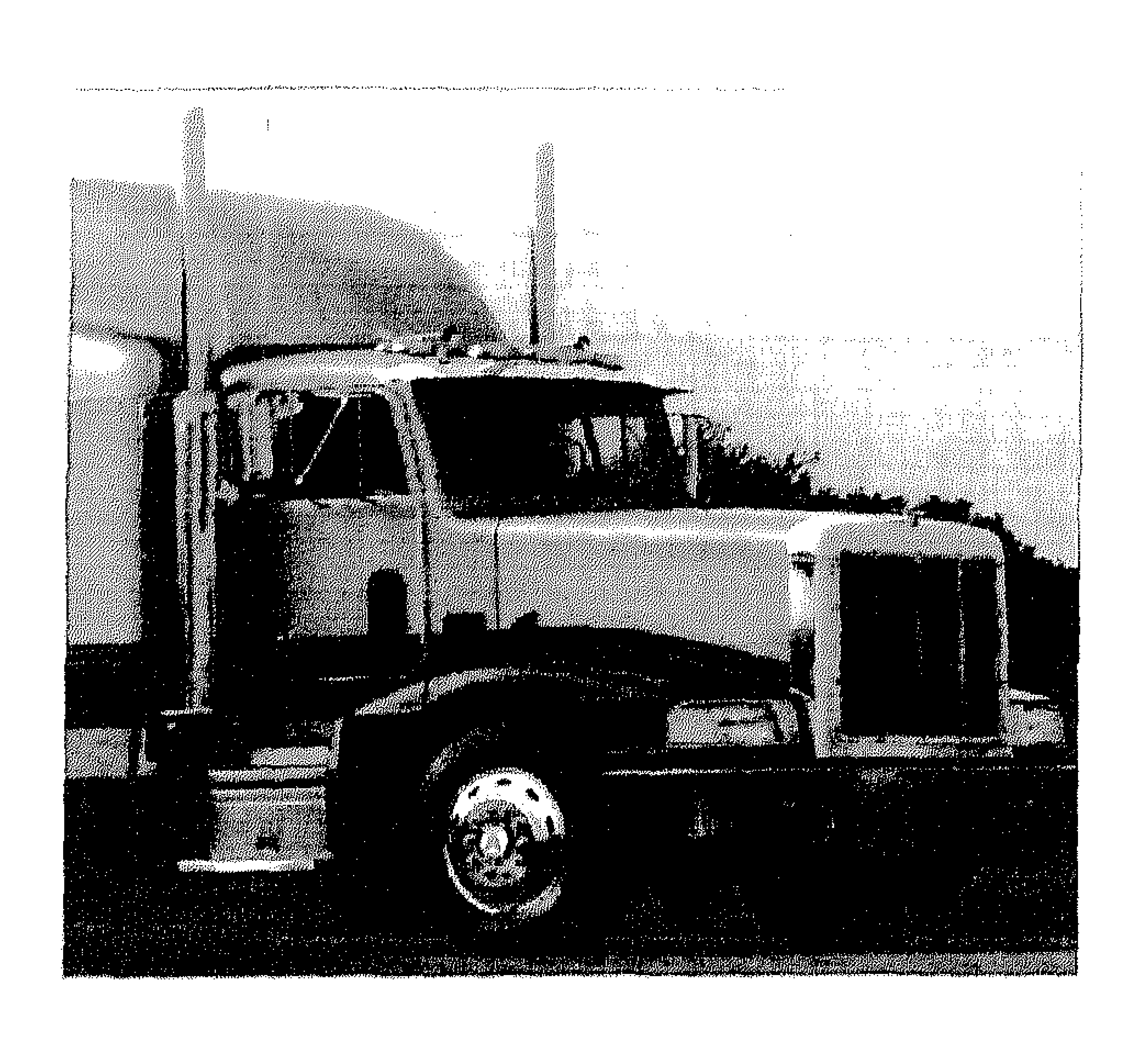
بودرة التلك،أو محلول صابون زيت نباتي متعادل،وهو الصابون السائل العادى من صنف جيد.ويجب مراعاة أن يكون الدهان لمنطقة الجنط فقط،وعدم تسرب المحلول داخل الإطار.

١٠ -ركّب الإطار على الجنط مراعيًا أن يكون البلف فى وضعه الصحيح، ويُراعى إدخال البلف فى الثقب المخصص له فى الجنط،وتثبيته جيدًا فى مكانه أثناء النفخ،حتى تستقر حافتا الإطار فى وضعهما الصحيح على الجنط.

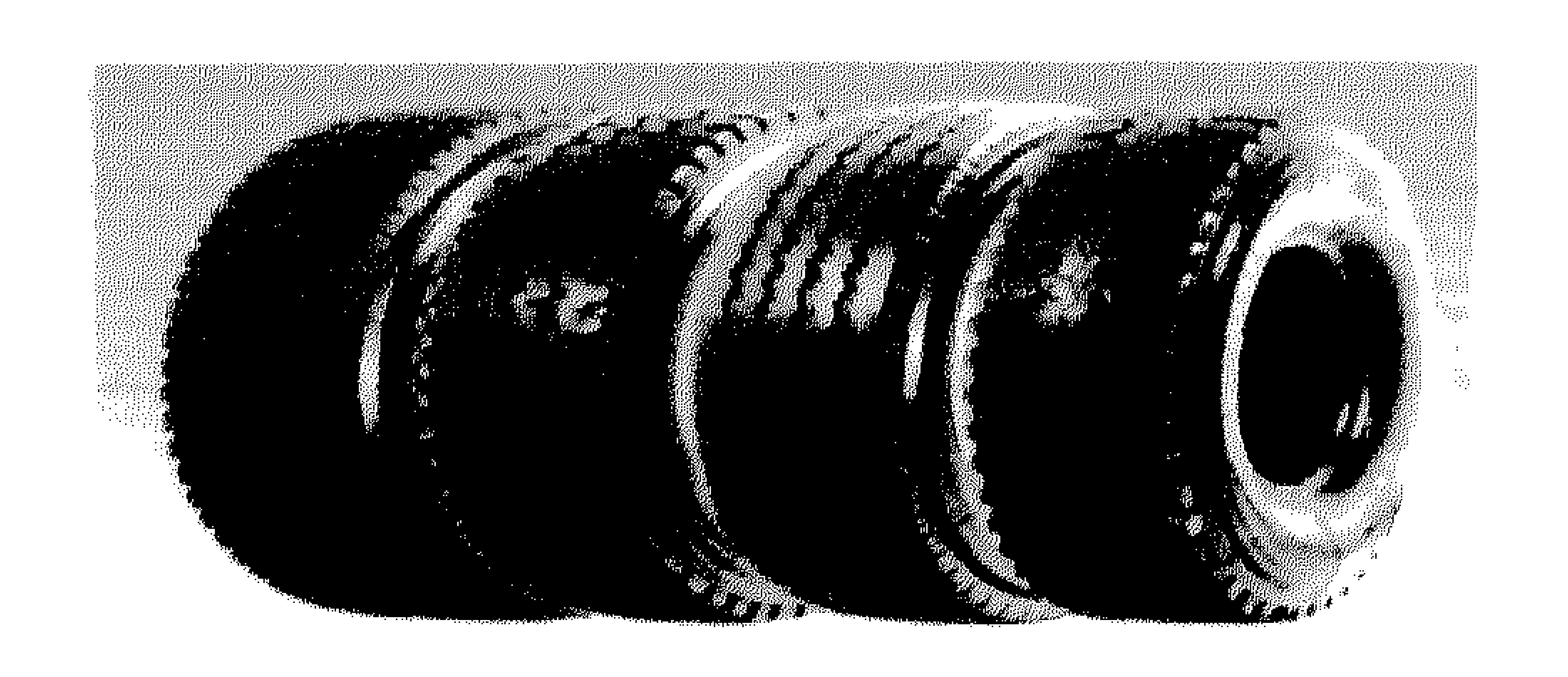
الطواقى فى إطارات النقل:

إذا إستعملت إحدى الطواقى فلا يجوز إستعمالها بعد ذلك إلا فى نفس مقاس الإطار ونفس مقاس الجنط السابق إستعمالها عليه،وإلا تعرضت الأنبوبة والإطار للتلف.

عند نزع أى طاقية سليمة من أحد الإطارات أكتب عليها مقاس الإطار والجنط اللذين إستعملتهما معها لتفادى إعادة إستعمالها على مقاس مخالف.



ارشادات يجب اتباعها فى تخزين وحفظ الإطارات



منطقة تخزين الإطارات يجب أن تكون خالية من الأوزون، ولذلك يلزم التأكد من عدم وجود موتورات كهربائية فى منطقة التخزين.

يجب المحافظة على مكان التخزين من ضوء الشمس المباشر ،فتغطى النوافذ،أو تُدهن بلون قاتم (الأزرق).

تَجَنَّبْ تيارات الهواء بقدر الإمكان فى مكان التخزين.

ويُفضل أن تكون أرفف التخزين مصنوعة من الخشب أو من الحديد،وفى حالة إستعمال أرفف من الحديد يجب تغطية الأرفف بلفّها،أو الإطارات بلفّها.

يجب أن تكون منطقة التخزين جافة بقدر الإمكان،وتَجَنَّب الشحومات والبترول،أو أىَّ مواد تؤثر فى الإطار.

يجب أن تكون منطقة التخزين باردة نوعَا مَّا ولا ترتفع فيها الحرارة.

عدم رص الإطارات بعضها فوق بعض لعدم تعرض الإطارات للإعوجاج،مِمَّا ينتج عنه صعوبة التركيب.

ويراعى فى رص الإطارات ما يلى

- ألا تطول مدة التخزين عن (ستة أشهر).
- خزين الإطارات رأسيًا،وتجنب التخزين الأفقى.
- لا تزيد درجة الحرارة عن ٣٠ درجة مئوية.
- تخفيض ضغط الهواء بالإطارات إذا كانت مركبة على جنوط.
- تأكد من عدم وجود ماء أو رطوبة فى داخل الإطار.
- يجب تخزين الأنابيب الداخلية والطواقى على أرفف،وعدم تعليقها أثناء التخزين.

الفصل الثالث

إرشادات و ملاحظات و نصائح عامة و هامة

إرشادات عامة وملاحظات هامة

أعرف ما تحتاج إليه سيارتك:

١ -املأ خزان الوقود قبل أن يصبح فارغًا تمامًا ، ومن الأفضل أن يكون ذلك عندما يصل مؤشر الوقود إلى الربع ، فقد يكون في الخزان بعض الأوساخ ، فقلّ من فرصة تغلغلها في الأنابيب ، وكذلك قلل من فرص وقوعك فريسة لنفاد الوقود.

٢ -إحرص على فحص سيارتك كلما عبأتها بالوقود ، ولاحظ عامل المحطة وهو يفحص الزيت ، لأنك أعرف منه بحالة الزيت في سيارتك ، وتفقد الزيت كلما عبأت خزان الوقود.

٣ -تأكد من أن مستوى الماء في "الراديتير" مناسب ، وإذا قمت بفحص ذلك بنفسك فانزع غطاء "الراديتير" بحذر وبلطف،واترك لبخار الماء فرصة التسرب تدريجيا قبل أن ترفع الغطاء كليًا ، وتجنب أن يصيبك الماء الحار أو البخار إذا كانت السيارة ساخنة ، وذلك بأن تحل الغطاء ببطء ، مع إستعمال قطعة من القماش ، وعندما تسمع صوت البخار إترك الغطاء حتى يتسرب البخار،ثم إرفعه بعد ذلك بحذر،وإذا كان نظام التبريد في سيارتك من النوع الذي يعمل تحت ضغط فإحذر أن تفتح الغطاء والسيارة ساخنة،ولكن إكتفِ فقط بمراقبة بمستوى المياه في الخزان الإضافي،وإجعله في المستوى الصحيح.

٤ -تفقد الماء في بطارية سيارتك ، وتأكد أن جميع الشرائح في البطارية مغطاة بالماء،فإذا لم تكن كذلك فأضف كمية من الماء المُقطر.

٥ـحافظ على دهن أصابع البطارية بقليل من الشحم ولا تترك الصدأ يتراكم عليها .

٦ ـتفقد التوصيلات الكهربائية وأسلاك البطارية وكل التوصيلات الظاهرة ، ويمكن أن يتم ذلك بنظرة عاجلة.

٧ـلاحظ حالة "سير المروحة"، لأن أى عطل فيه قد يسبب متاعب وتكاليف مادية فى المستقبل،ويستحب أن تحتفظ بسير إحتياطى من جميع المقاسات التى تعمل بالسيارة .

٨ـحافظ على نظافة الزجاج الأمامى والخلفى والجانبى.

٩ ـإحرص على نظافة المصابيح الأمامية والخلفية ، لأن وجود بقع فيها قد يؤثر على وضوح الرؤية،ويُستحب أن تحتفظ بمصباح إحتياطى من كل نوع من مصابيح سيارتك لإستخدامها عند الضرورة.

١٠ ـقُدِ السيارةَ دائمًا بحذر، بحيث يمكنك الوقوف فى حدود مسافة مناسبة.

١١ ـلا تقُدِ السيارةَ بسرعة تزيد على مَدًى لا تستطيع كشفه بأنوار سيارتك.

١٢ ـإضغط على الفرامل فى الوقت المناسب عندما تحتاج إلى الوقوف ، لأن ذلك يحقق لك الأمان فى الوقوف،وينبه السائقين خلفك.

١٣ ـأترك مسافة بطول سيارة واحدة بينك وبين السيارة التى أمامك لكل خمسة عشر كيلومترًا من السرعة ، وتزداد المسافة كلما زادت السرعة.

١٤ ـاعرف أنظمة المرور وتعليماته وتَقَيَّدْ بها .

١٥ ـتَذَكَّرْ أنك تحمل معك رخصة القيادة ، وأن تضع رخصة السير فى السيارة دائمًا .

ملاحظات هامة :

١ـلا تدخل في سباق مع السيارات المختلفة.

٢ـأترك مسافة بينك وبين السيارة التى أمامك.

٣ـاحفظ الزجاج الامامى نظيفا دائما وتأكد من سلامة عمل مساحات المطر.

٤ـادرس اشارات وعلامات الطرق كى تساعدك فى الامان.

٥ـساعد الاطفال وكبار السن والنساء على إجتياز الطريق.

٦ـالخسائر البشرية نتيجة الحوادث لا تعوض.

٧ـلا تعرض المشاه لخطر سيارتك.

٨ـحياتك غالية على أهلك ووطنك فحافظ عليها.

٩ـساعد على منع الحوادث.

١٠ـلا تتجاوز السيارات التى أمامك من اليمين.

١١ـأولوية المرور للشارع الرئيسى.

١٢ـركز إنتباهك على القيادة وظروف الطريق.

١٣ـآلة تنبيه السيارة للتنبيه وليست للازعاج.

١٤ـالأنوار المبهرة سبب فى وقوع الكثير من الحوادث.

١٥ـإذا شعرت بالنعاس أوقف سيارتك وإسترح.

١٦ـإحذر التجاوز عند تقاطع الطريق.

١٧ـتذكر دائما ان أسرتك بإنتظارك.

١٨ـلا تنشغل بالتفكير أو الحديث وأنت تقود السيارة .

١٩ـالسرعة وراء أكثر حوادث السيارات.

٢٠ـتذكر أن السيارة للنقل لا للقتل.

٢١ -إحترامك لإشارات المرور دليل وعيك.

٢٢ -لا تزعج الآخرين ما دمت لا تريد أن يزعجوك.

٢٣ -لا تسرع فالخطر اسرع.

٢٤ -القيادة فن وذوق وأخلاق.

نصائح عامة

أخى قائد السيارة:

إن نظام المرور فى كل بلد متحضر هو المرآة التى تُظهر مدى تقدم هذا البلد.لذلك تساهم مدارس تعليم قيادة السيارات بنشر الوعى المرورى وتعريف أصول القيادة السليمة بين المواطنين.

أخى قائد السيارة:

إن القيادة داخل المدينة وفى الطريق المزدحم بالمشاة تحتاج إلى عناية أكبر لذلك يجب مراعاة الآتى :

١ -لا تستعمل الكشافات العالية ليلا.

٢ -أفسح الطريق للغير،ولاحِظْ إشارات المرور.

٣ -أعْطِ الإشارة الصحيحة عند الرغبة فى تخطّى سيارة.

٤ -أعْطِ الإشارة الدالة على أنك ستنحرف إلى أحد الشوارع الجانبية،أو تغيير الحارة.

٥ -لا تُوقف سيارتك عند تقاطع الطرق.

٦ -لا تترك السيارة أمام ممرات دخول وخروج السيارات،أو عند المرافق العامة.

٧ -عند الإقتراب من تقاطع الطرق هدئ السرعة.

٨ -المرآة هى العين الثالثة للسيارة.

٩-يجب مراعاة ترك المسافة المناسبة بينك وبين السيارة التى أمامك (كل ١٠ كم- سرعة - ٤ أمتار مسافة).

١٠-إلزم الجانب الأيمن للطريق.

أخى قائد السيارة "تذكر":

١-إن رجل المرور دائمًا فى خدمتك فاتبع تعليماته.

٢-إنتبه إلى إشارات قائدى السيارات التى أمامك.

٣-لافتات المرور هى دستور حياتك فاعملْ بها، واعرفْ مدلولها تحمى وتسلم.

أخى قائد السيارة "إحذر":

١-أن تقود سيارتك وأنت مُجْهَدٌ أو مريض.

٢-أن تترك سيارتك وبها مفاتيح إدارتها،أو تترك أبوابها مفتوحة عند وقوفها.

أخى قائد السيارة:

-فى حالة نشوب حريق فى المحرك:

١-أطفِئ المحرك،وَأخْلِ السيارة من الركاب،وإستعمل طفاية الحريق،وإستدع سيارة الإطفاء،حيث إنه قد تصعب السيطرة على السيارة المحترقة.

٢-ارفع غطاء السيارة بعناية،وَاحْمِ يديك ووجهك من اللهب المفاجئ المتطاير.

٣-إبتعد قليلاً وسَلِّطْ دفعات طفاية الحريق إلى قاعدة اللهب،وذلك على دفعات متقطعة (لا تحاول أن توقف إستعمال الطفاية فى حالة عودة الحريق).

أخى قائد السيارة:

-عند وقوع حادث معك يجب إتباع الآتى:

١ -لا تضطرب وإحفظ أعصابك.

٢ -اعمل على نقل المصاب فورًا عن طريق الإسعاف.

٣ -إستدع الشرطة للتحقيق فى الحادث.

٤ -إذا تصادمت مع سيارة أخرى ولم يقف سائقها فَخُذْ رقمَها وَبَلِّغْ فورًا أقرب مركز شرطة.

٥ -صَوِّرْ موضع سيارتك مع رسم مخطط الحادث بدقة إذا أمكن.

٦ -اهتم بالشهود،وسَجِّلْ أسماءَهم وعناوينهم وأرقام السيارات التى شهدت الحادث.

٧ -إحتفظ بحقيبة الإسعافات الأولية داخل سيارتك.

٨ -إذا ما تعطلت سيارتك سارِعْ بدفعها يمين الطريق حرصًا على حياتك .

٩ -عند مشاهدتك لمصاب بالطريق بَادِرْ بنقله إلى أقرب مستشفى.

١٠ - ¾ ثانية بين مشاهدتك للخطر وإستخدامك للفرامل تقطع فيها السيارة مسافات تزداد وفقًا لسرعتك.

١١ -إستخدم حزام الأمان عند السفر بالطريق السريع،وتأكد من غَلق الأبواب.

١٢ -إحذر خطأ الغير،خاصة المشاة عند عبورهم الطريق.

١٣ -أفسح الطريق لسيارة الطوارئ (إسعاف – مطافئ – نجدة).

١٤ -إستخدم الأنوار مع حلول الظلام،فهى تنير الطريق أمامك مسافة٣٠ مترًا،وتعتبر أضواء السيارة إمتدادًا لسيارتك،خاصة عند تخطى التقاطعات.

١٥ -أولوية الطريق دائمًا تكون للسيارات المتجهة (طوَّالى)، ويكون على السيارات القادمة بالمواجهة تَرْك الإنحراف من حارة إلى أخرى، يمينًا أويسارًا.

١٦ ـممنوع تمامًا تجاوز السيارات من جهة اليمين بالطريق السريع،ومسموح به داخل المدينة،بشرط الحذر وتنبيه الآخرين.

١٧ ـيحذر إستخدام الأضواء العالية المبهرة أو الزئبقية داخل المدينة.

١٨ ـأولوية المرور بالميادين للسيارات التى تسير حول مدار الدائرة وفى طريقها للخروج من الميدان .

١٩ ـإبتسامتك يحتاج إليها رجل المرور.

أخى قائد السيارة :

تذكر أن الصيانة الدورية و الأعطال المفاجئة لايتم اصلاحها إلا بمعرفة مراكز الصيانة المعتمدة حيث أن ذلك لا يتوفر عند من يدعون المعرفة فى علوم ميكانيكا السيارات الحديثة بدون اجهزة القياس المعتمدة وإن اللجوء إلى مثل هؤلاء فيه إستهانة بحياتك وممتلكاتك و حياة و ممتلكات الآخرين من مستخدمى الطريق .

أخى قائد السيارة :

تذكر أن قطع الغيار الأصلية رغم إرتفاع ثمنها إلا إنها دائما هى الأرخص بالنسبة للأداء و الأمان .

أخى قائد السيارة:

ـعند وقوع حادث أمامك:

١ ـاطلب سيارة الإسعاف،وأبلغ الشرطة فورًا.

٢ ـلا تُعْطِ المصاب المغمى علية أىَّ نوع من الطعام أو الشراب.

٣ـانقل المصاب بهدوء إلى أقرب مكان يرتاح فيه،وَضَعْه في وَضْع يكون مستوى الرأس فيه منخفضًا عن الطرفين السفليين.

٤ـحاولْ إيقاف النزيف بأسرع وقت ممكن،وبأية وسيلة ممكنة، وإذا وضعت رباطًا ضاغطًا فاكتب على ورقة-أو جِلدِ المصاب- ساعة وضعها.

٥ـإذا إشتبهت في وجود كسر في العمود الفقري فلا تنقل المصاب من مكانه،لأن ذلك يؤدي إلى إلحاق الضرر بالمصاب (النخاع الشوكي) مما ينتج عنه شلل.

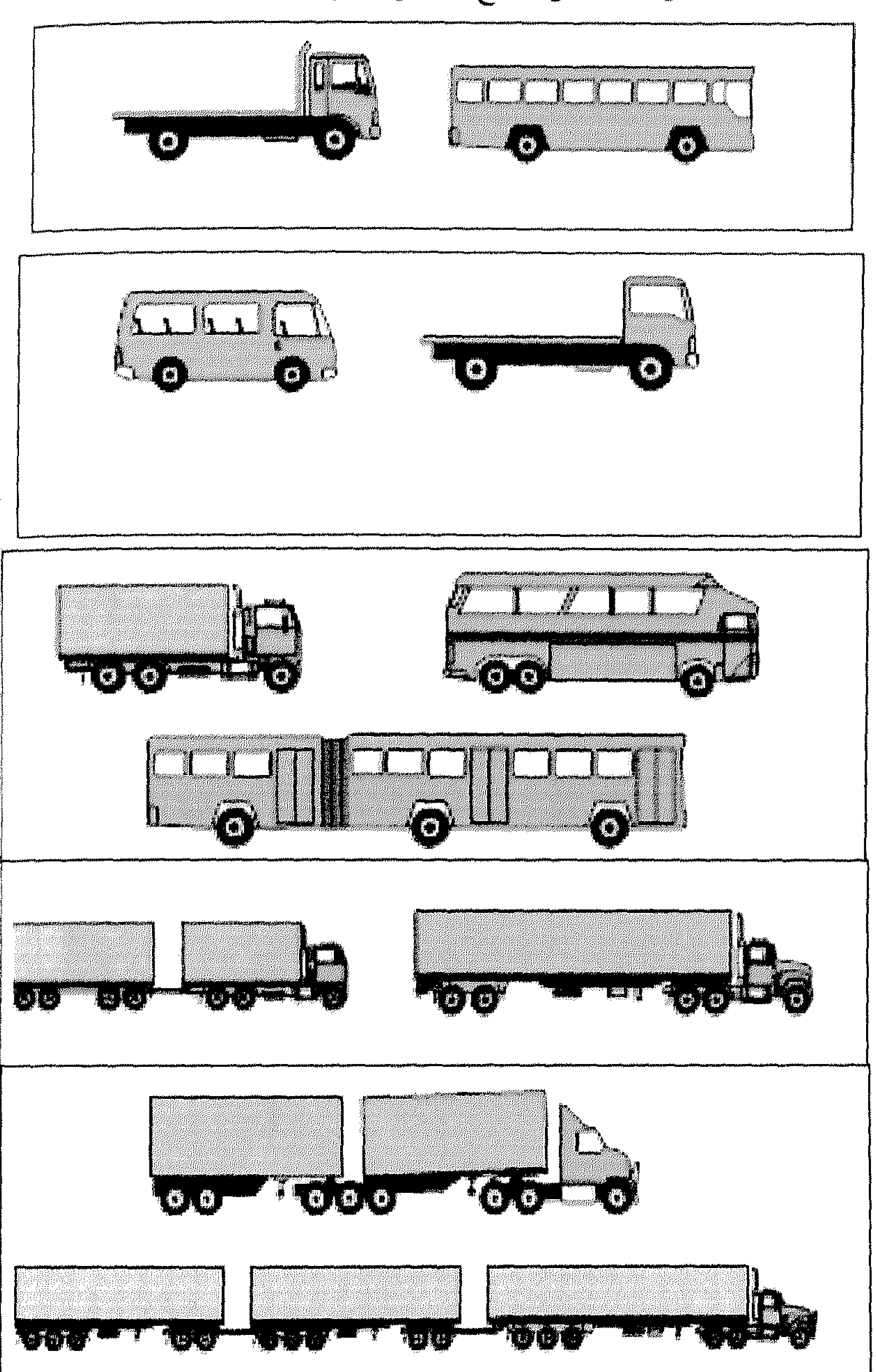
أخي قائد السيارة:

ـفي حالة ن شوب حريق في تانك يحمل مواد مشتعلة أمامك يجب إبلاغ الشرطة برقم المادة المشتعلة الموجود على التانك.

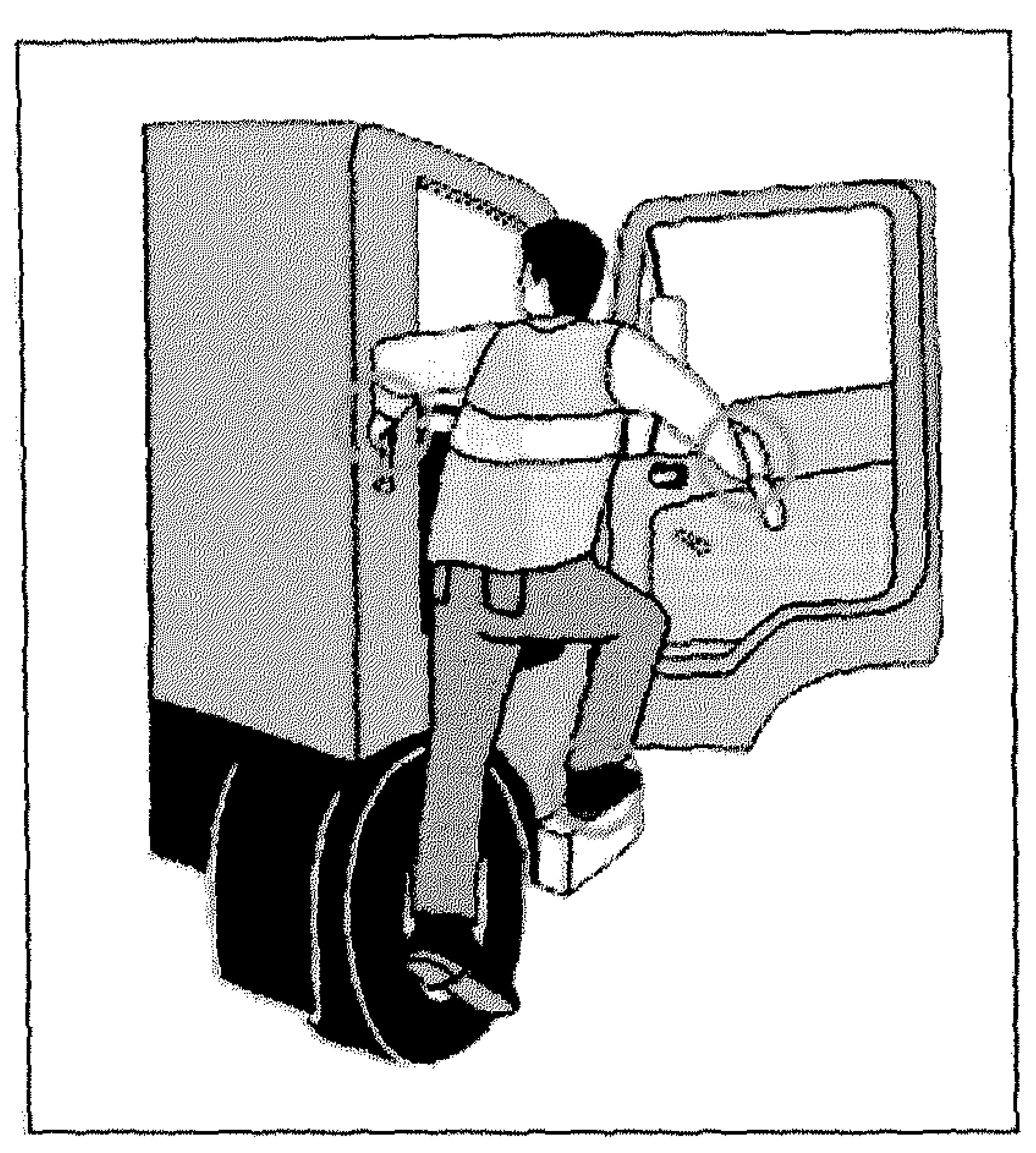
الفصل الرابع



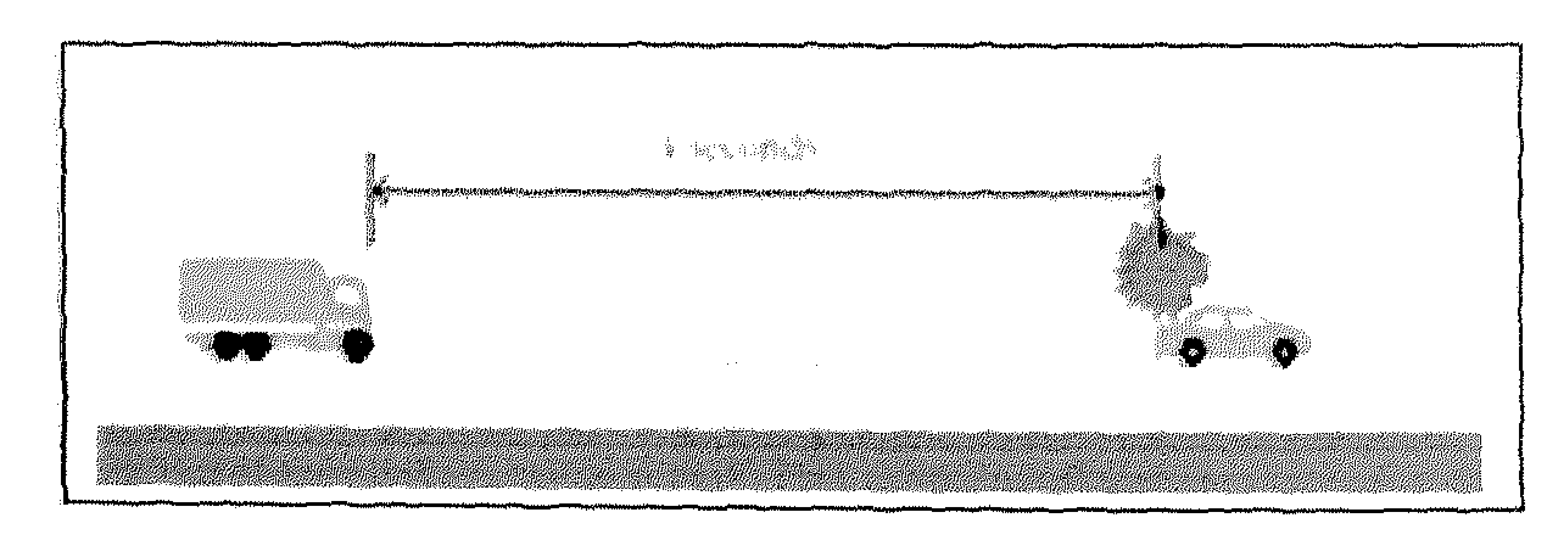
بعض اشكال ونماذج السيارات والشاحنات

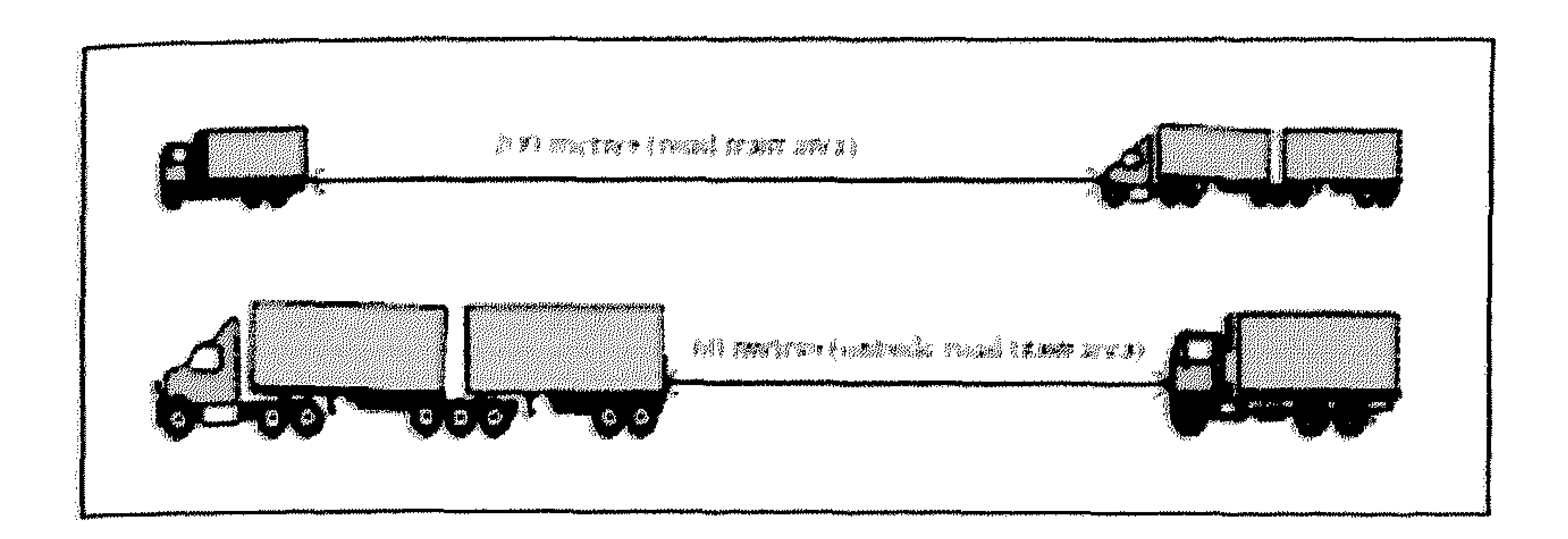


وضع الركوب السليم من الجانب الايمن وعكسه تماما من الجانب الايسر .

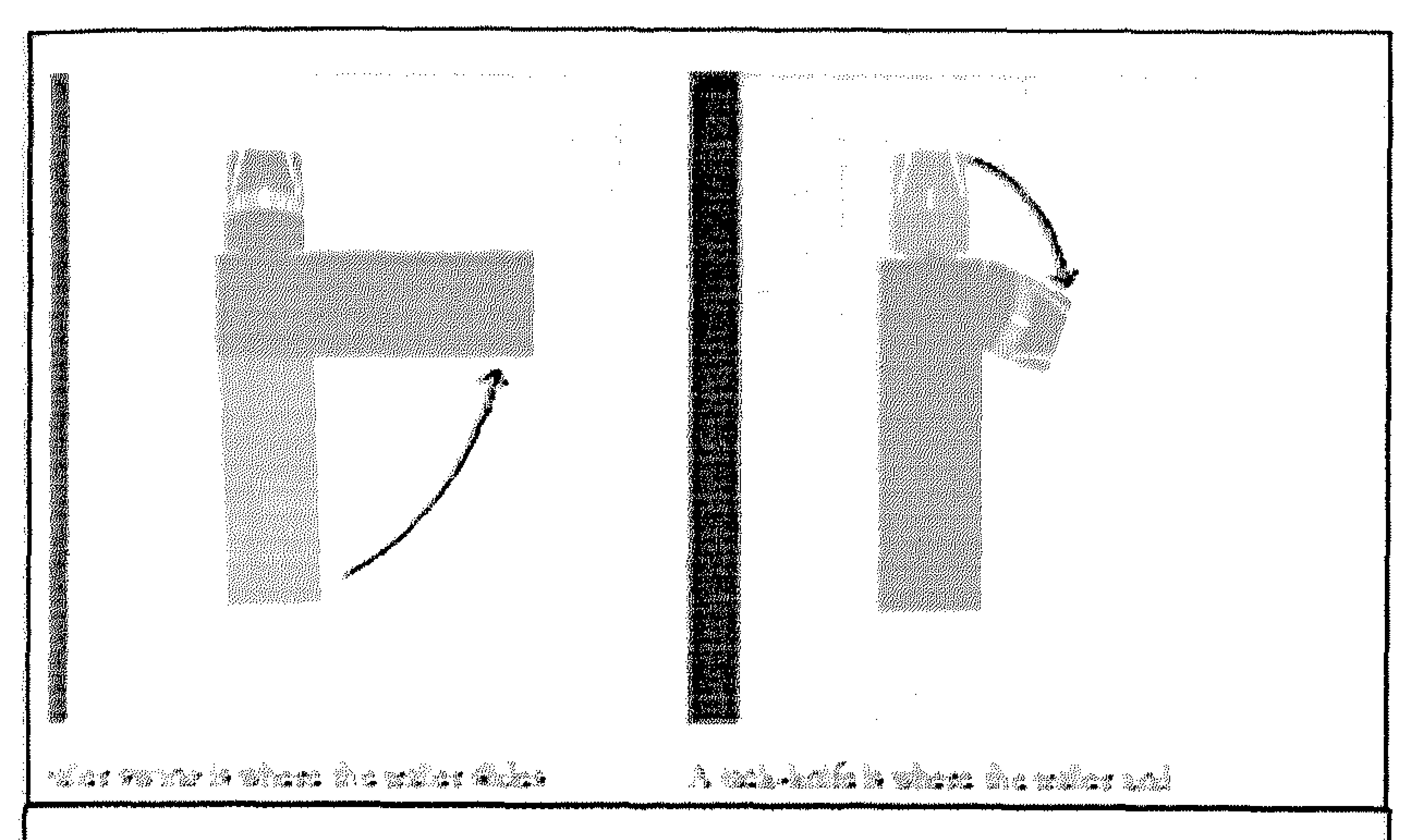


المسافات الزمنية والارضية بين السيارات اثناء السير





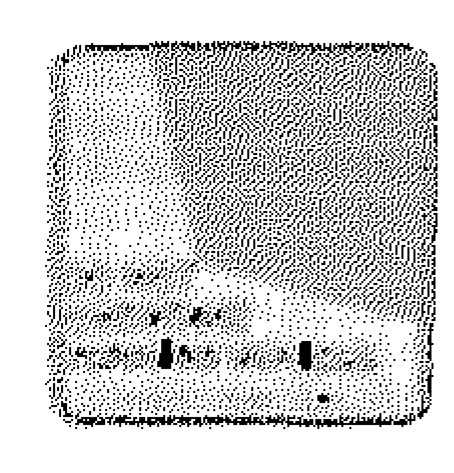
كيفية المناورة السليمة بالتريلا



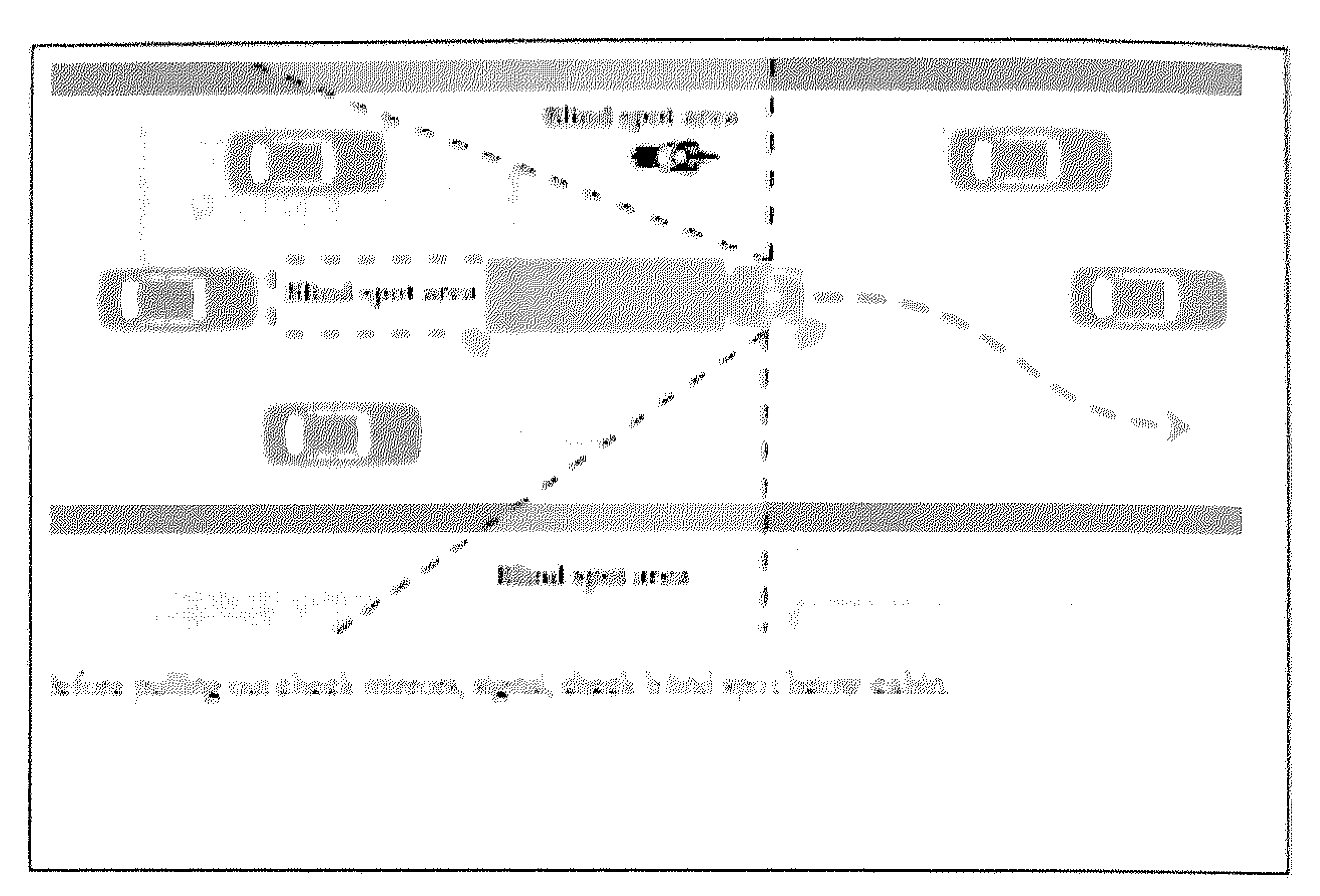


A vehicle of 7.5 metres or longer may display the words DO NOT OVERTAKE TURNING VEHICLE on one of the rear marking plates.

If your vehicle (or vehicle and trailer) is under 7.5 metres long, you must not display this sign on the back, and you must turn within the lines marked on the road at all times.



DO NOT OVERTAKE TURNING VEHICLE

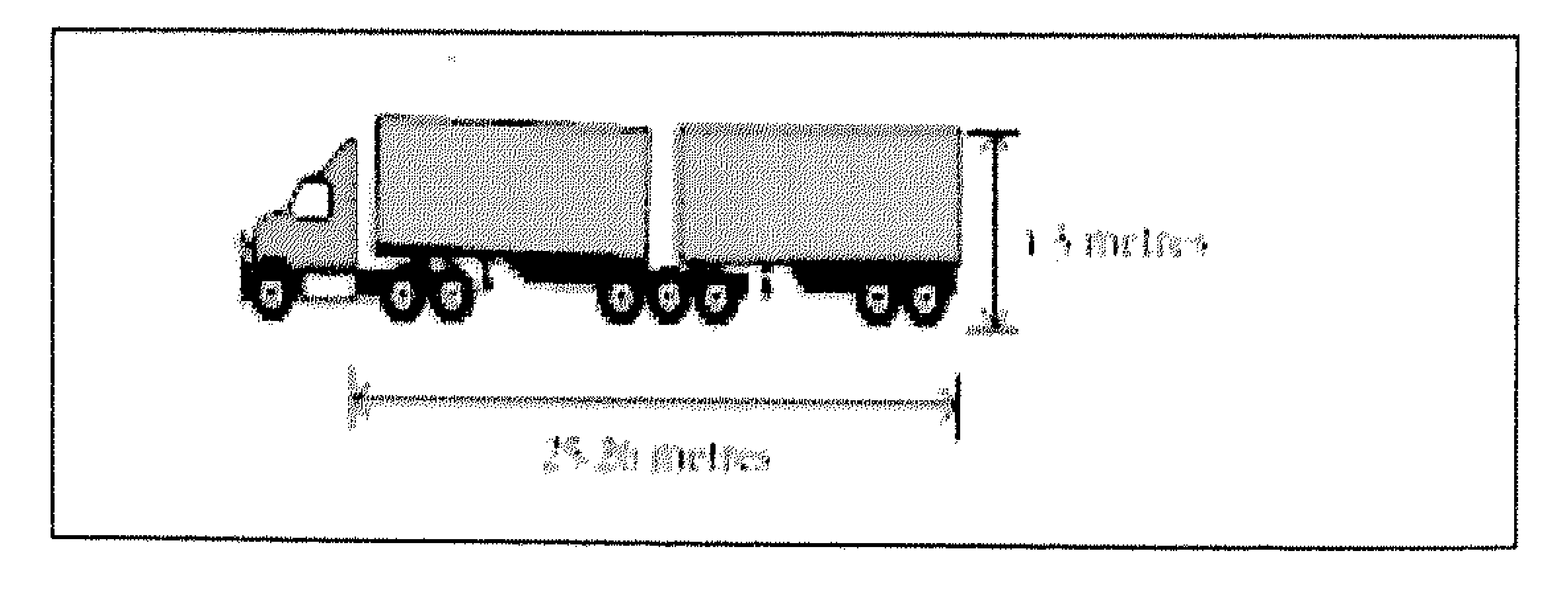


علامة القرش الطويل للتريلا

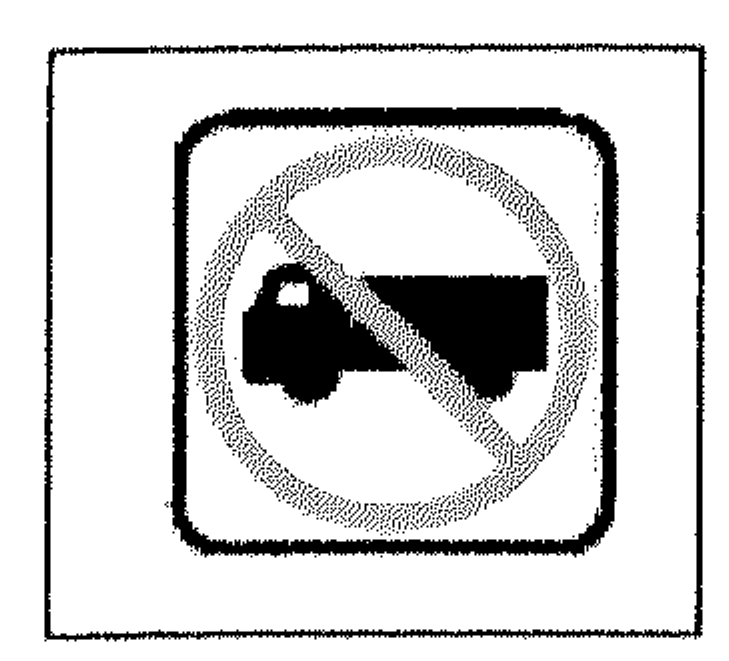
This sign must be fitted to the back of vehicle combinations longer than 22 m. B-doubles carry a greater payload than a single articulated vehicle and handle differently.

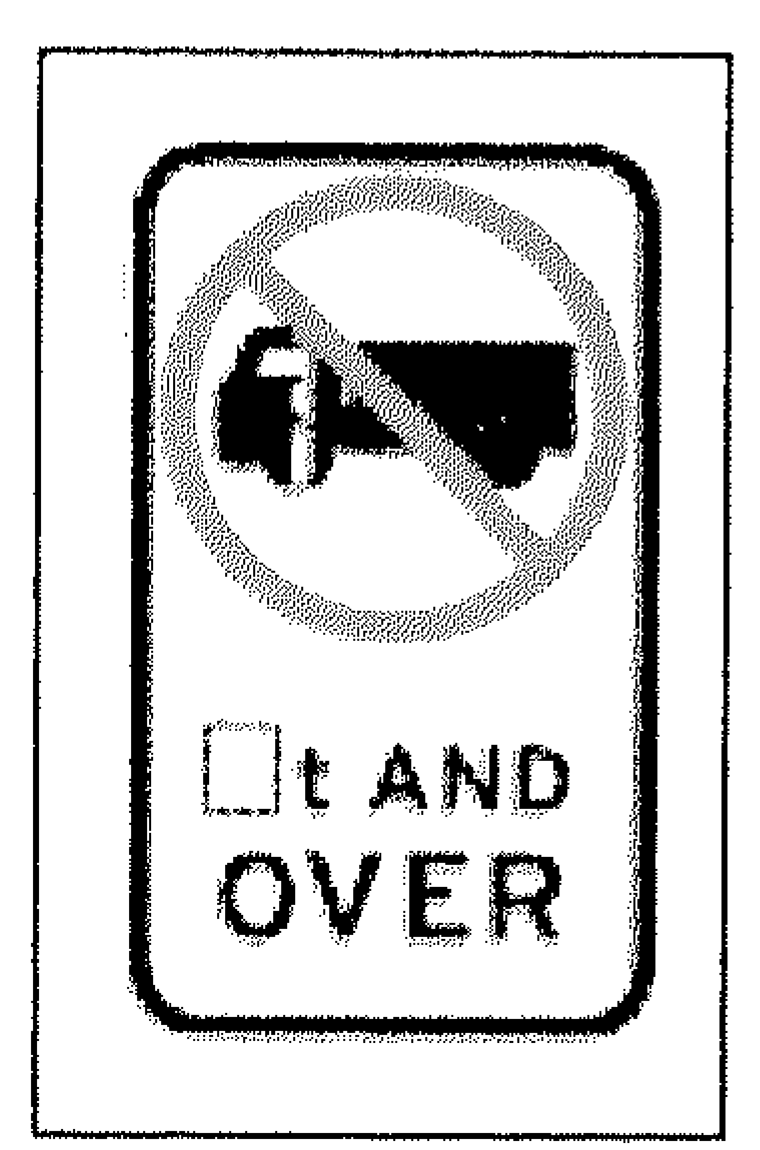
LONG VEHICLE

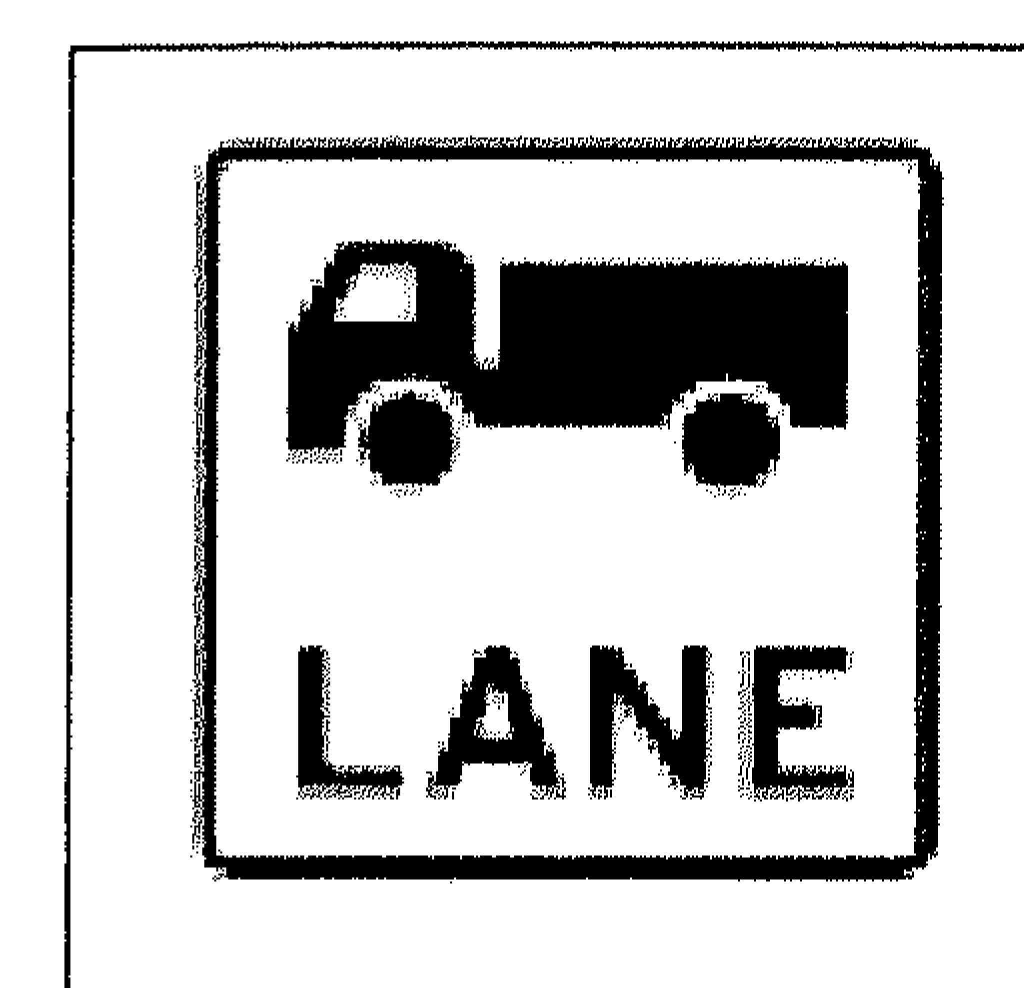
كيفية قياس الارتفاع والطول

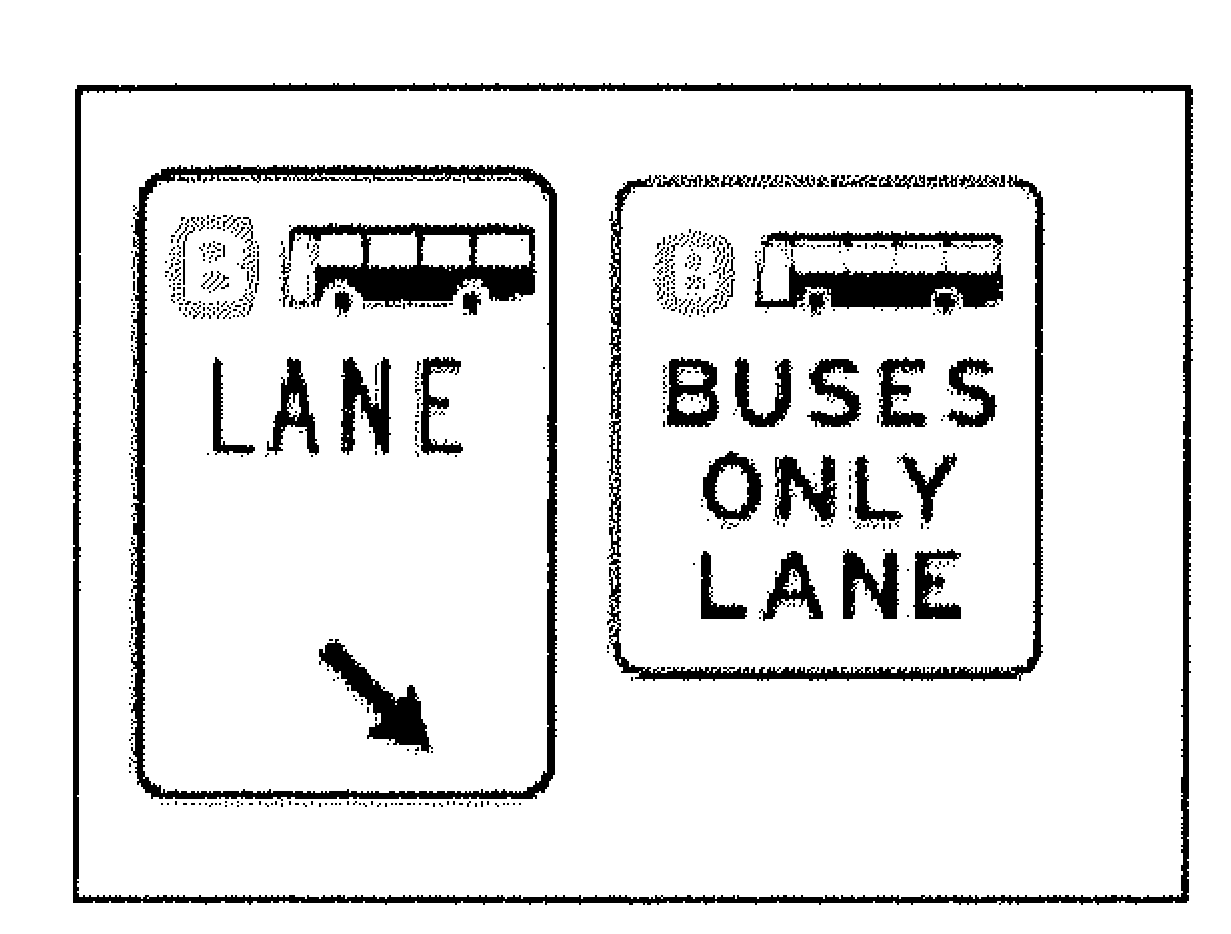


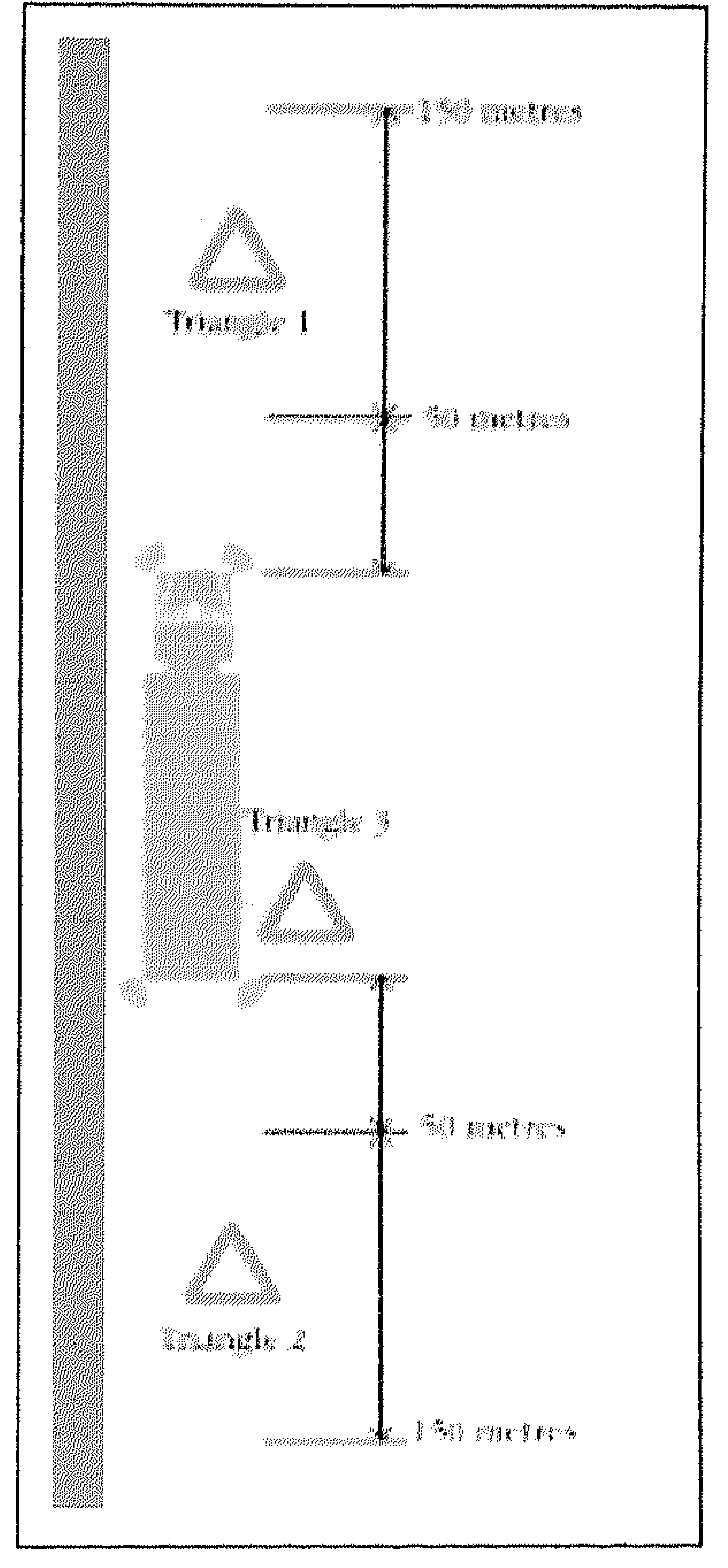
علامات خاصة بالسيارات النقل

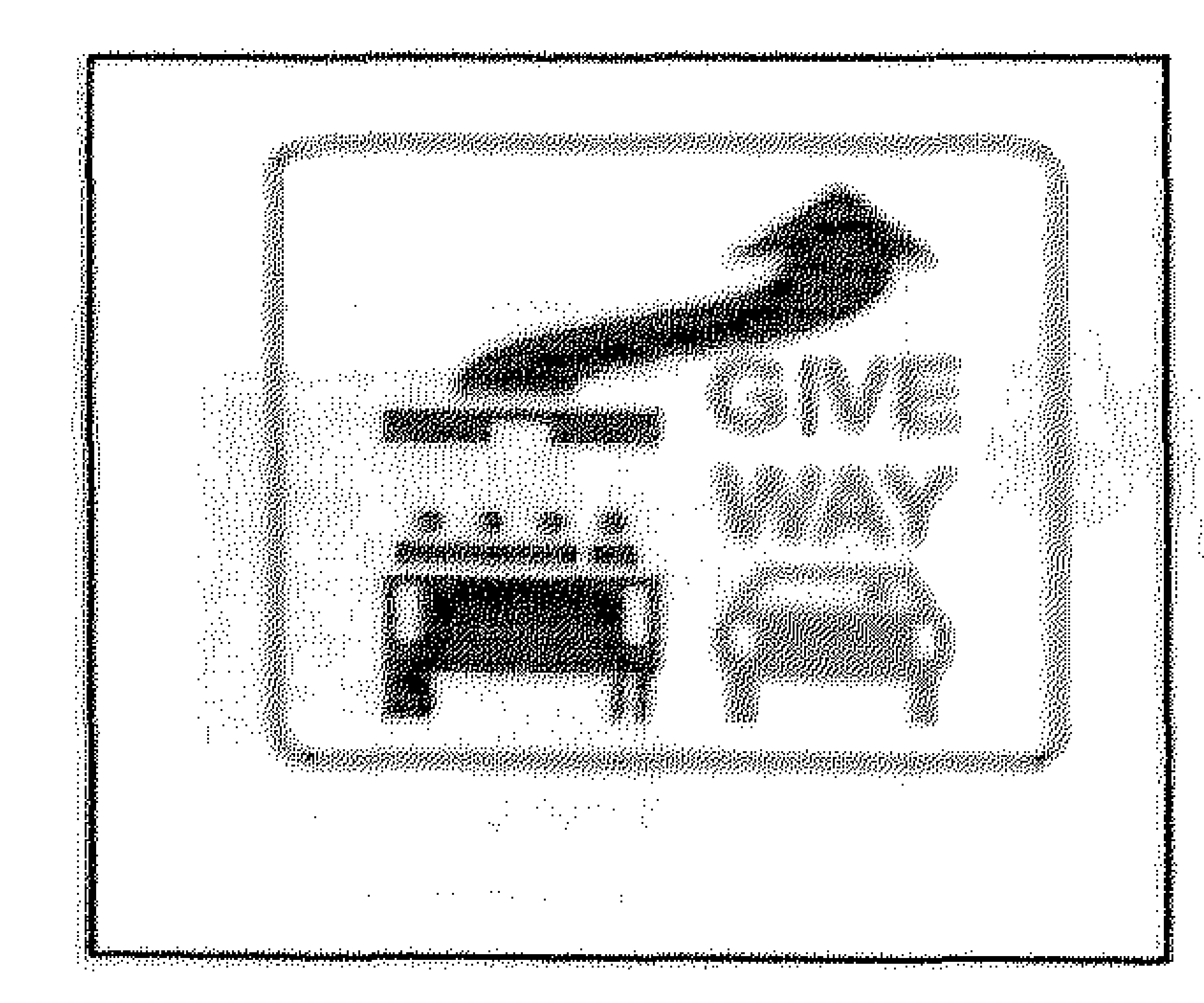


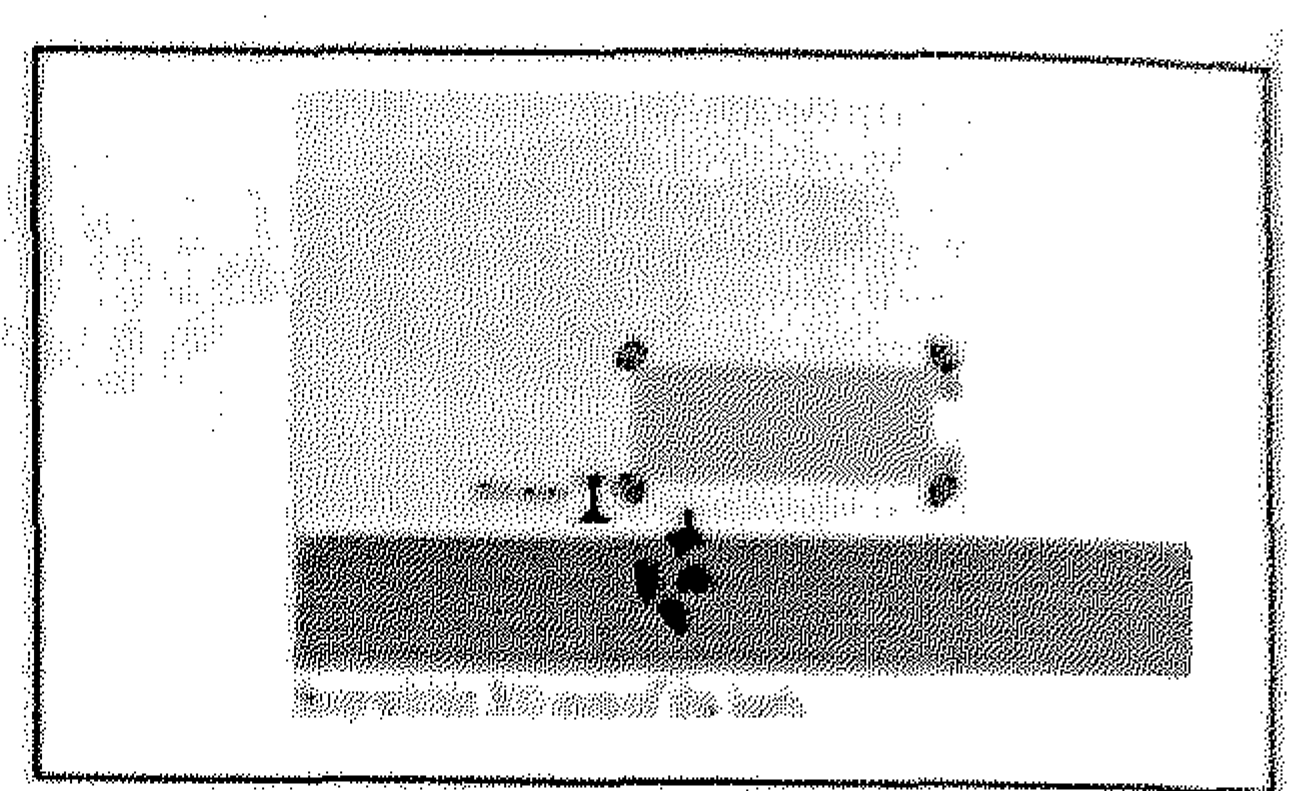


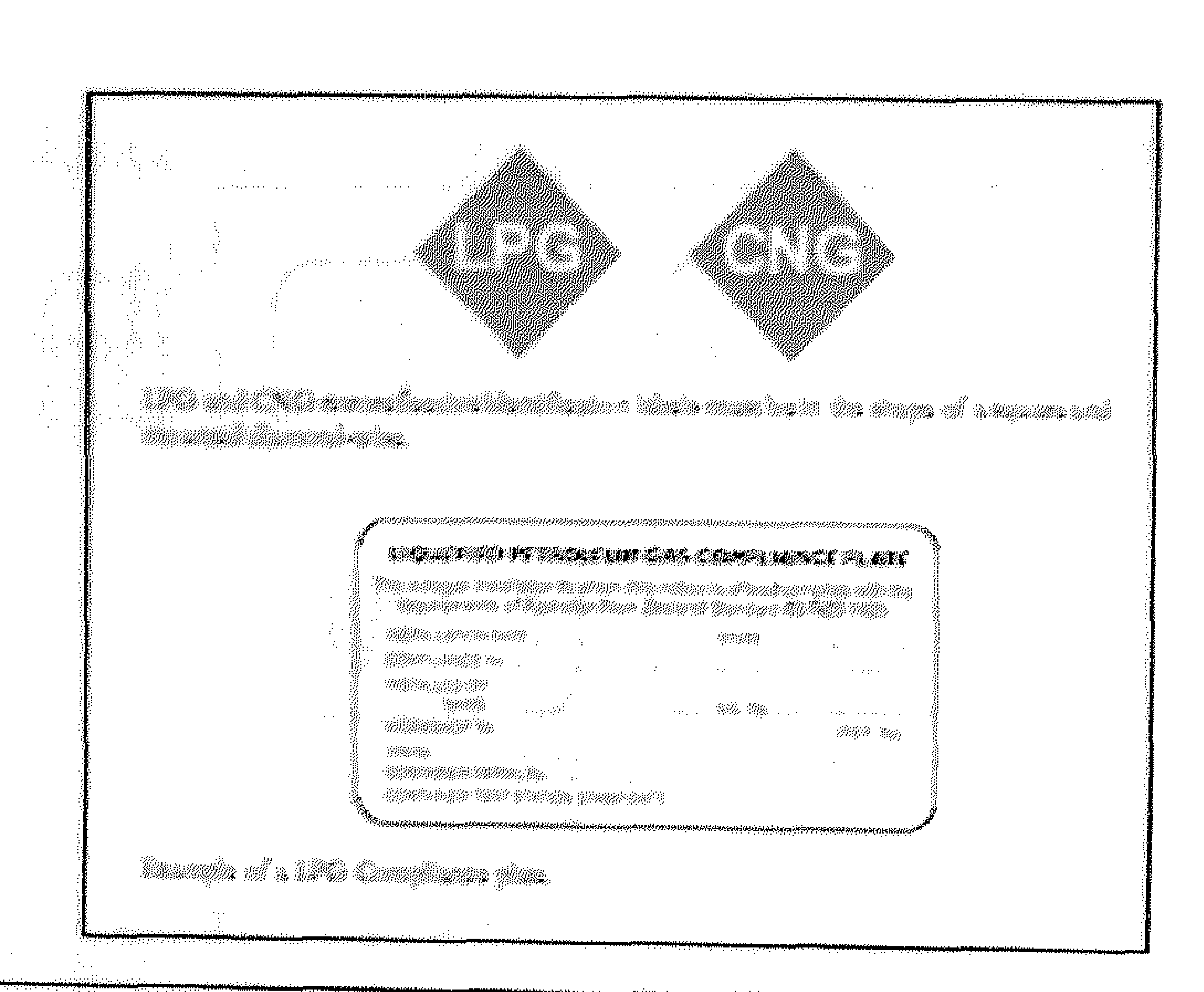




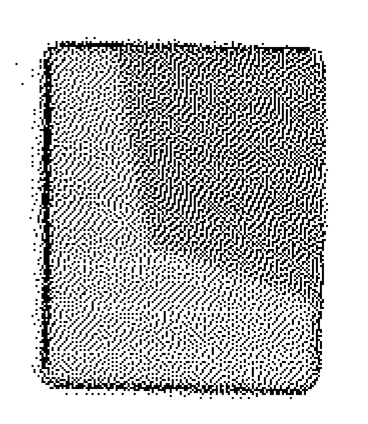


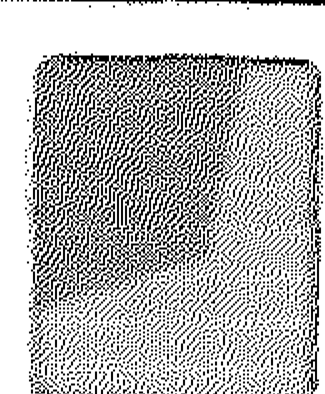




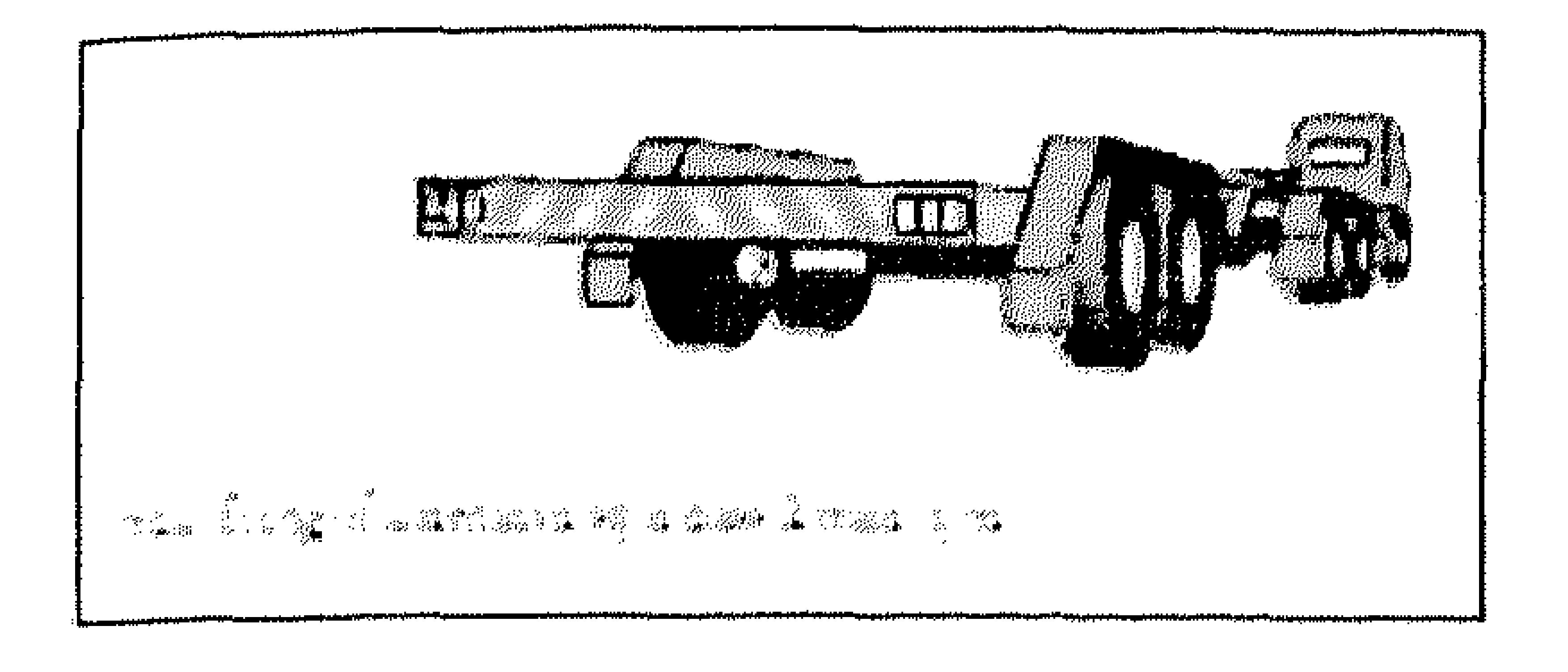


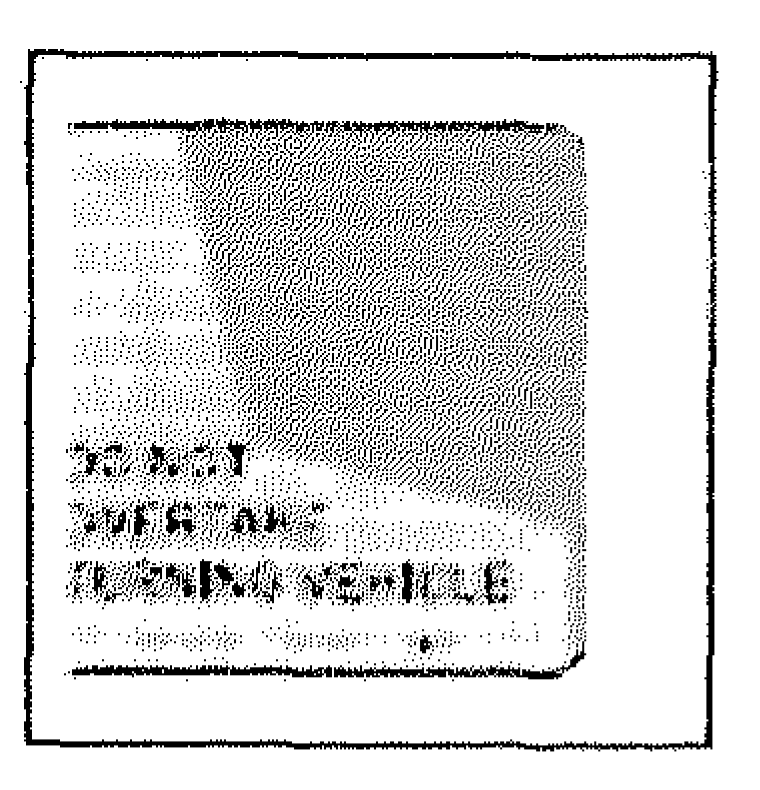
Example of a LPG Compliance plate.

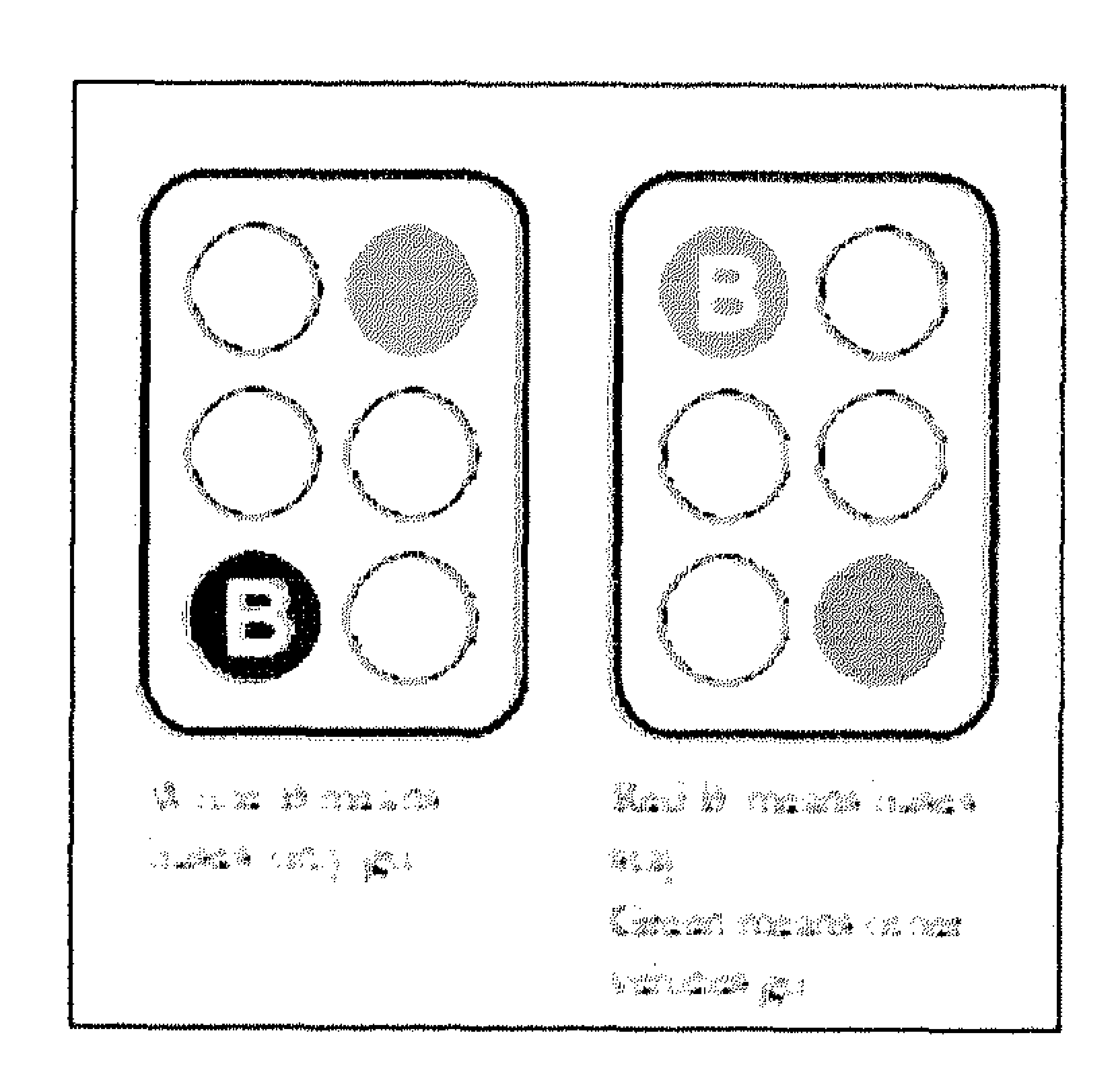




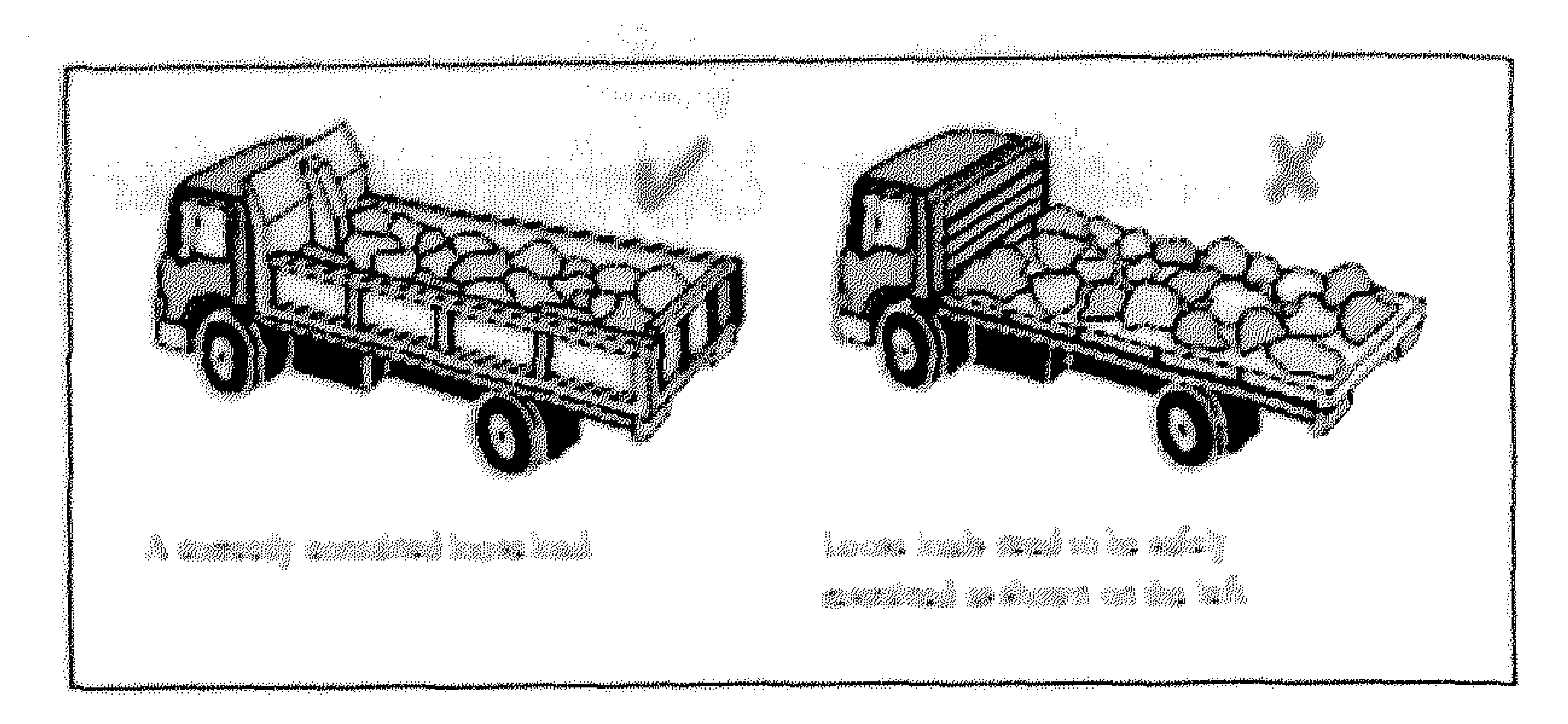
TRUCKS
& BUSES
MUST USE
LOW GEAR

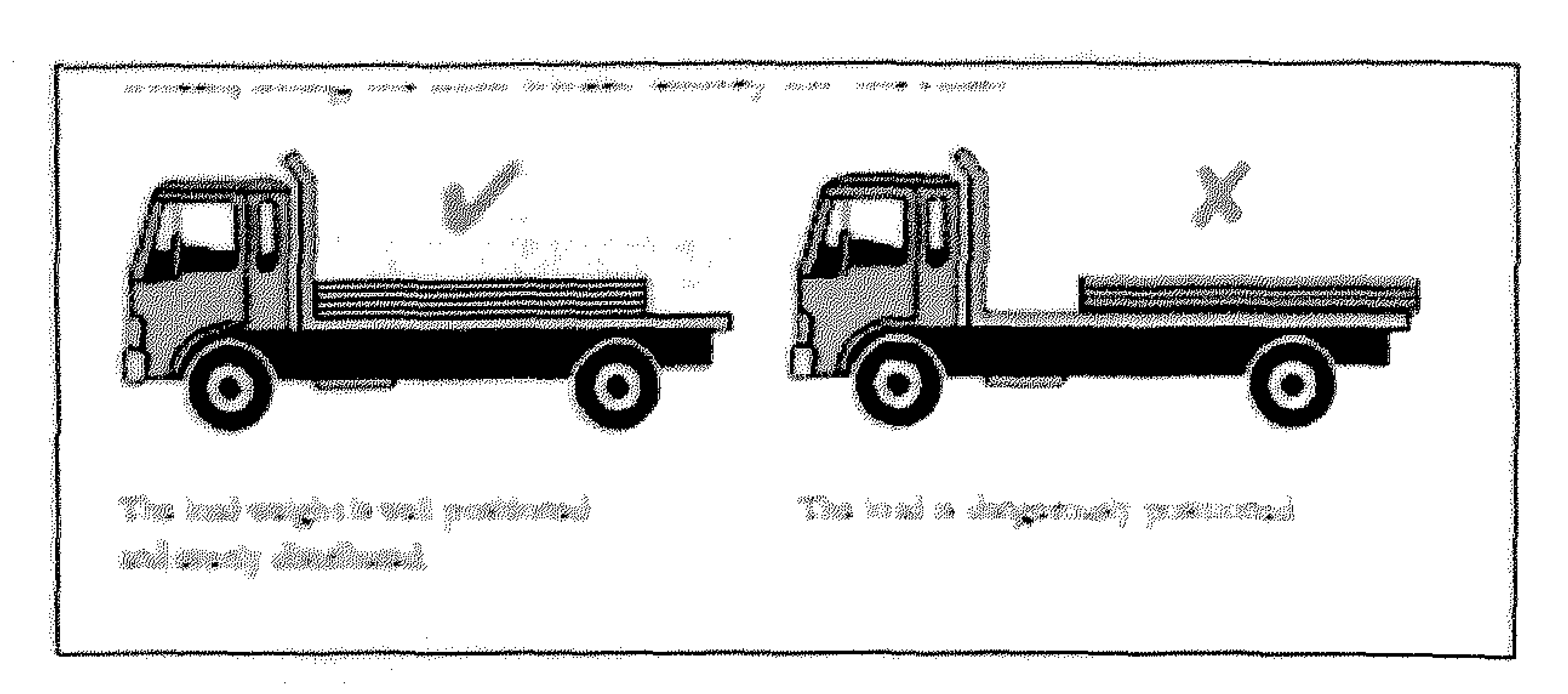


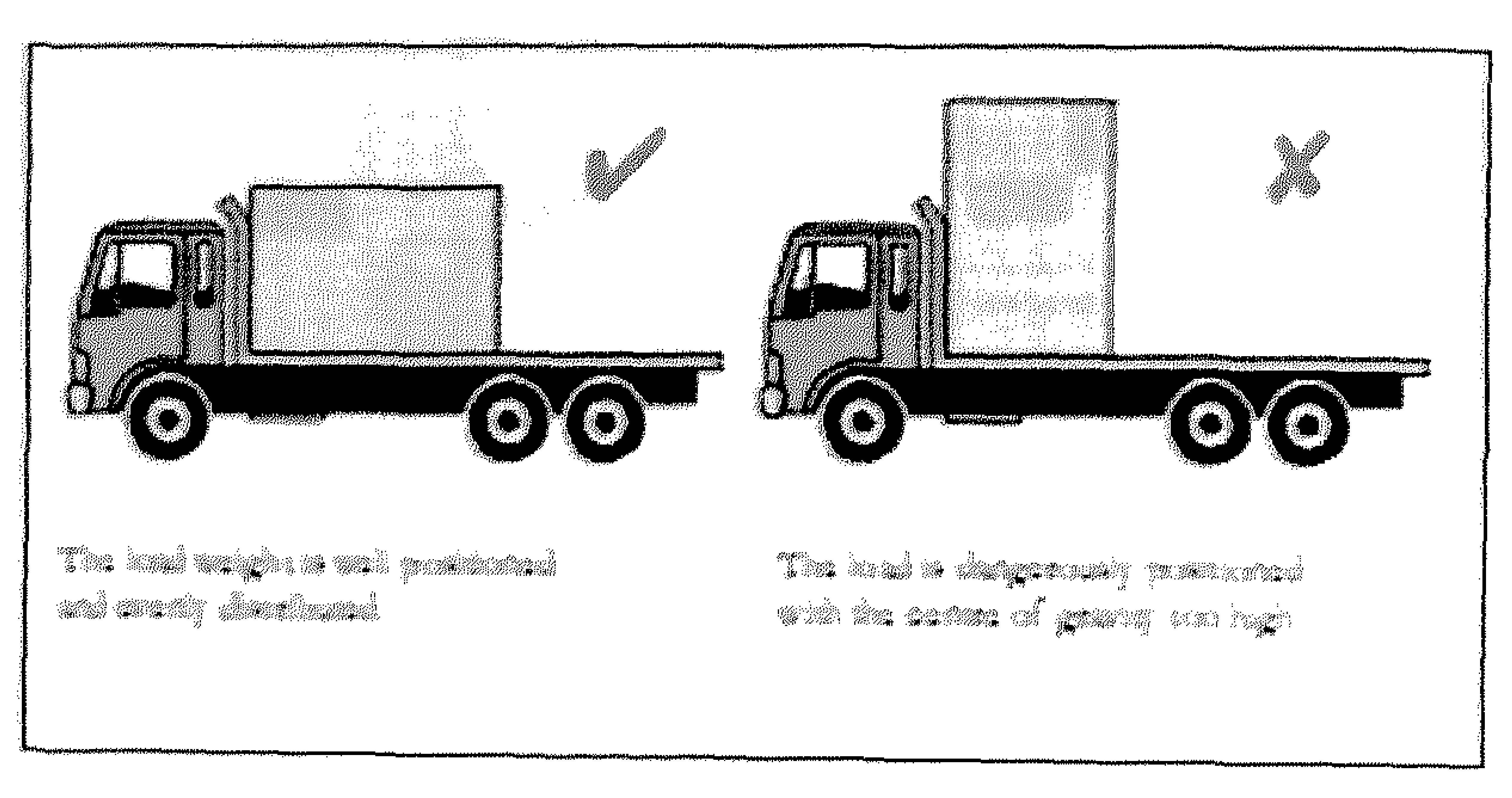

DO NOT
OVERTAKE
TURNING VEHICLE

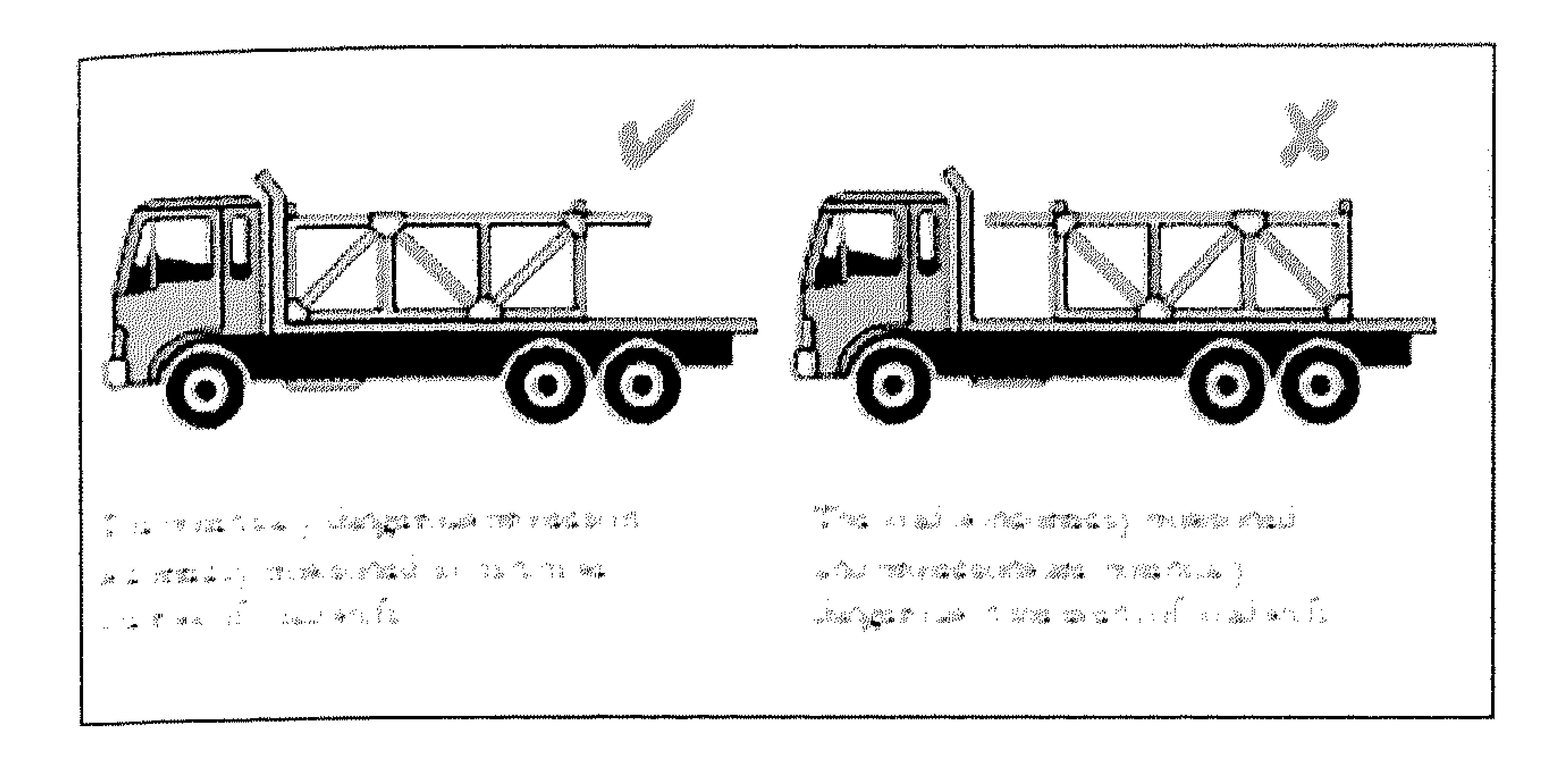


بعض اشكال التحميل الخاطئة والشكل الصحيح لها









20%

80%

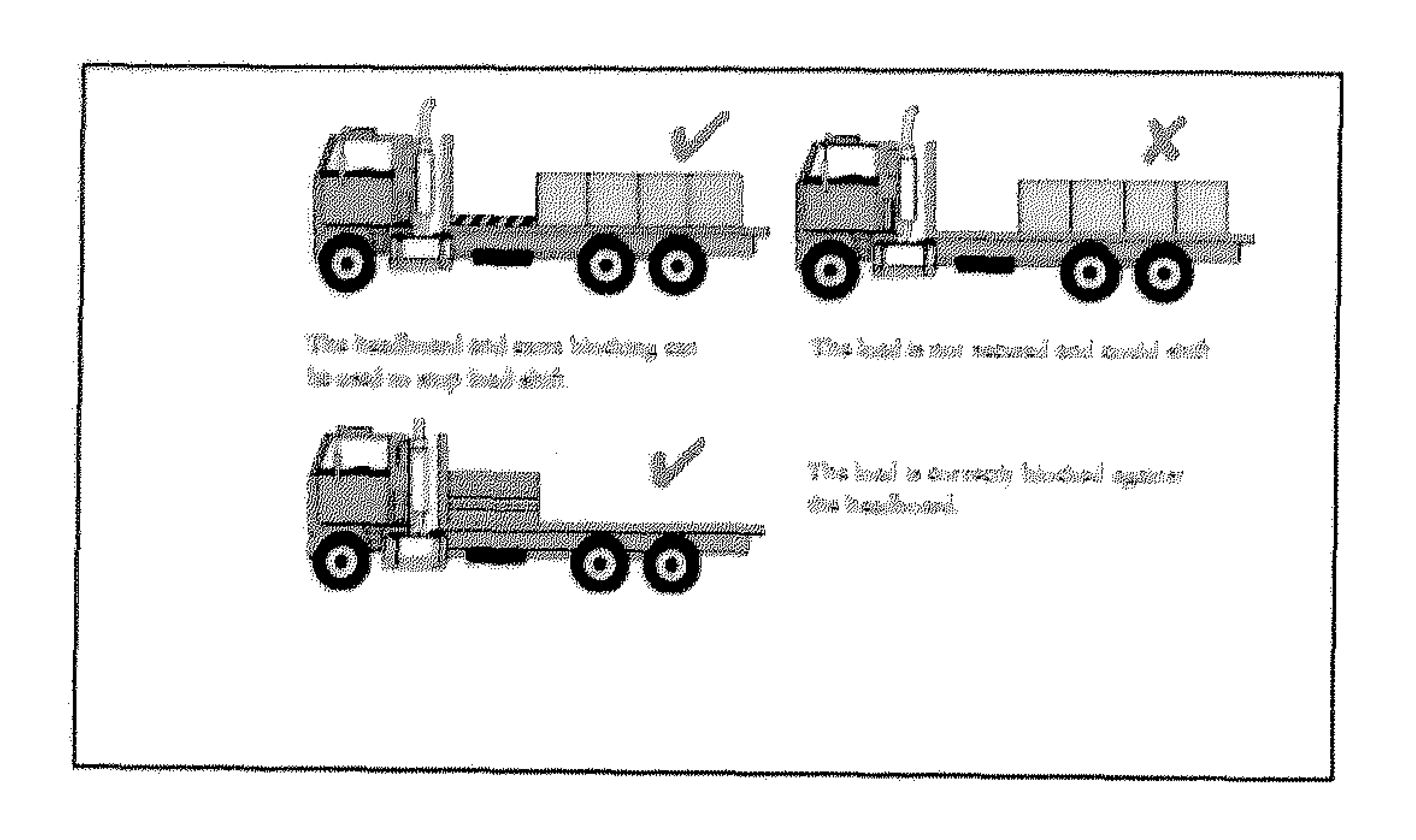
20% upwards and 80% forward

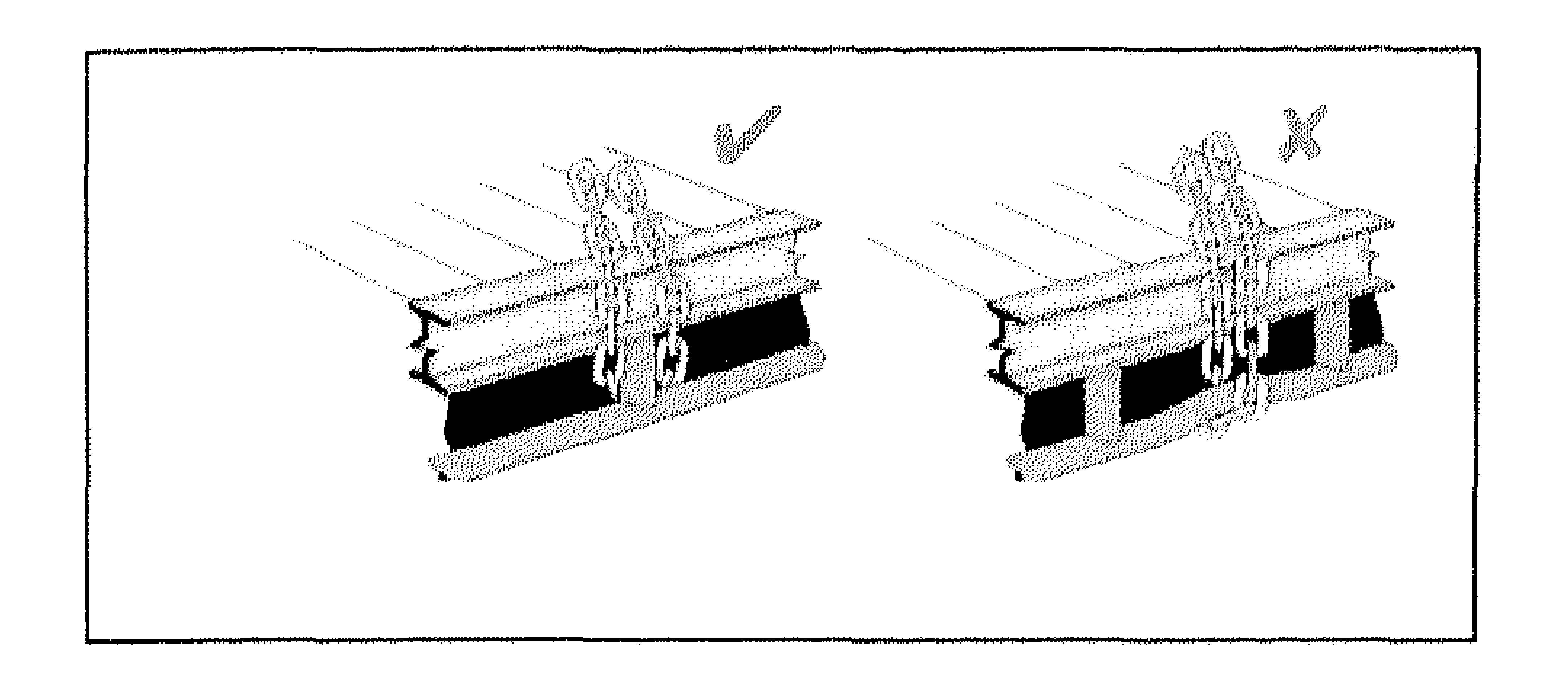
50%

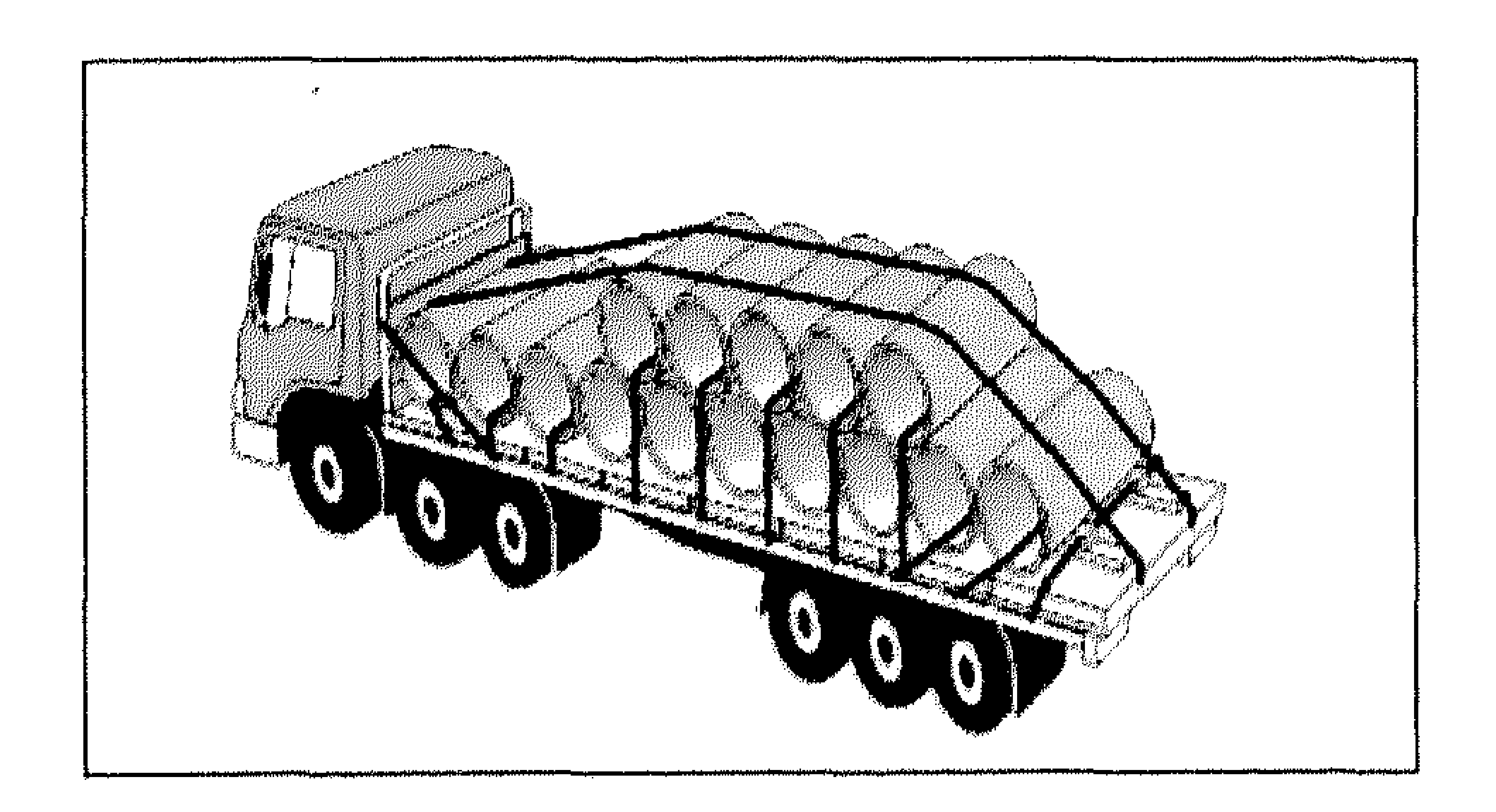
50%

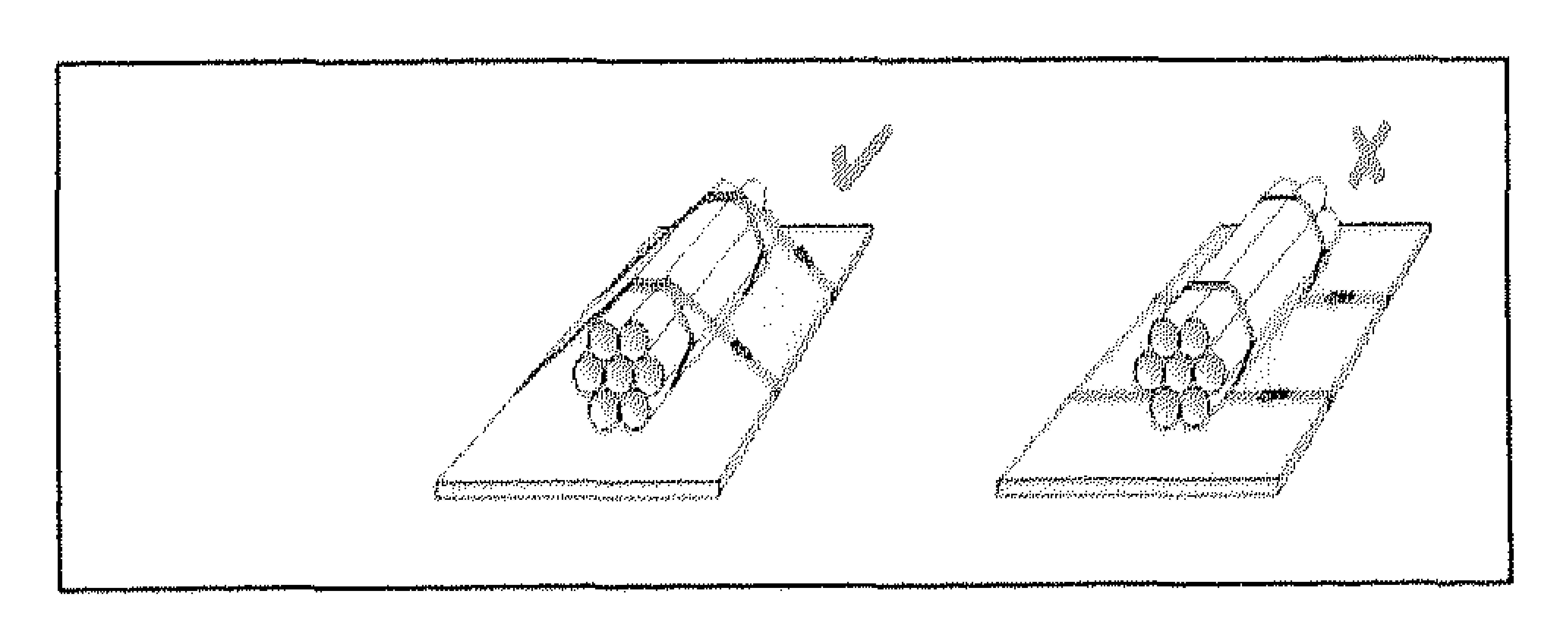
50%

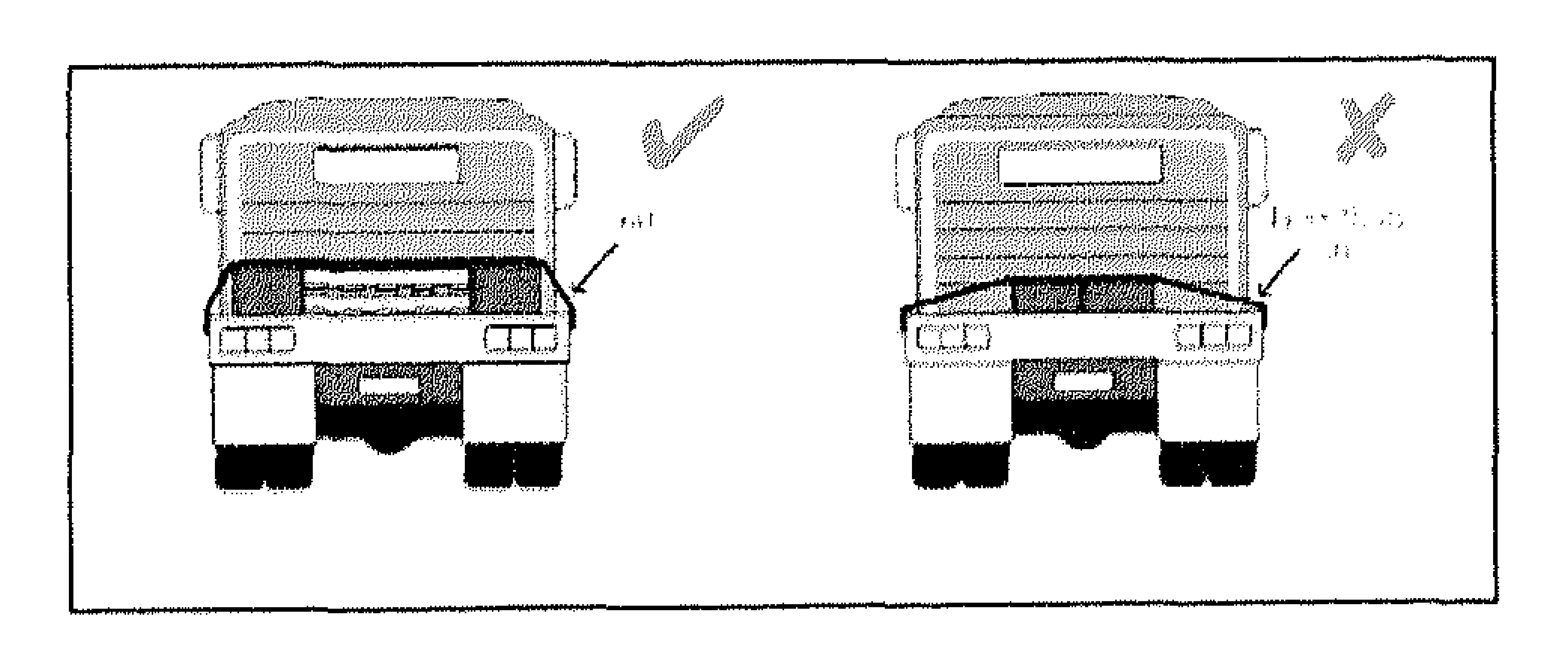
50% rearward and sideways

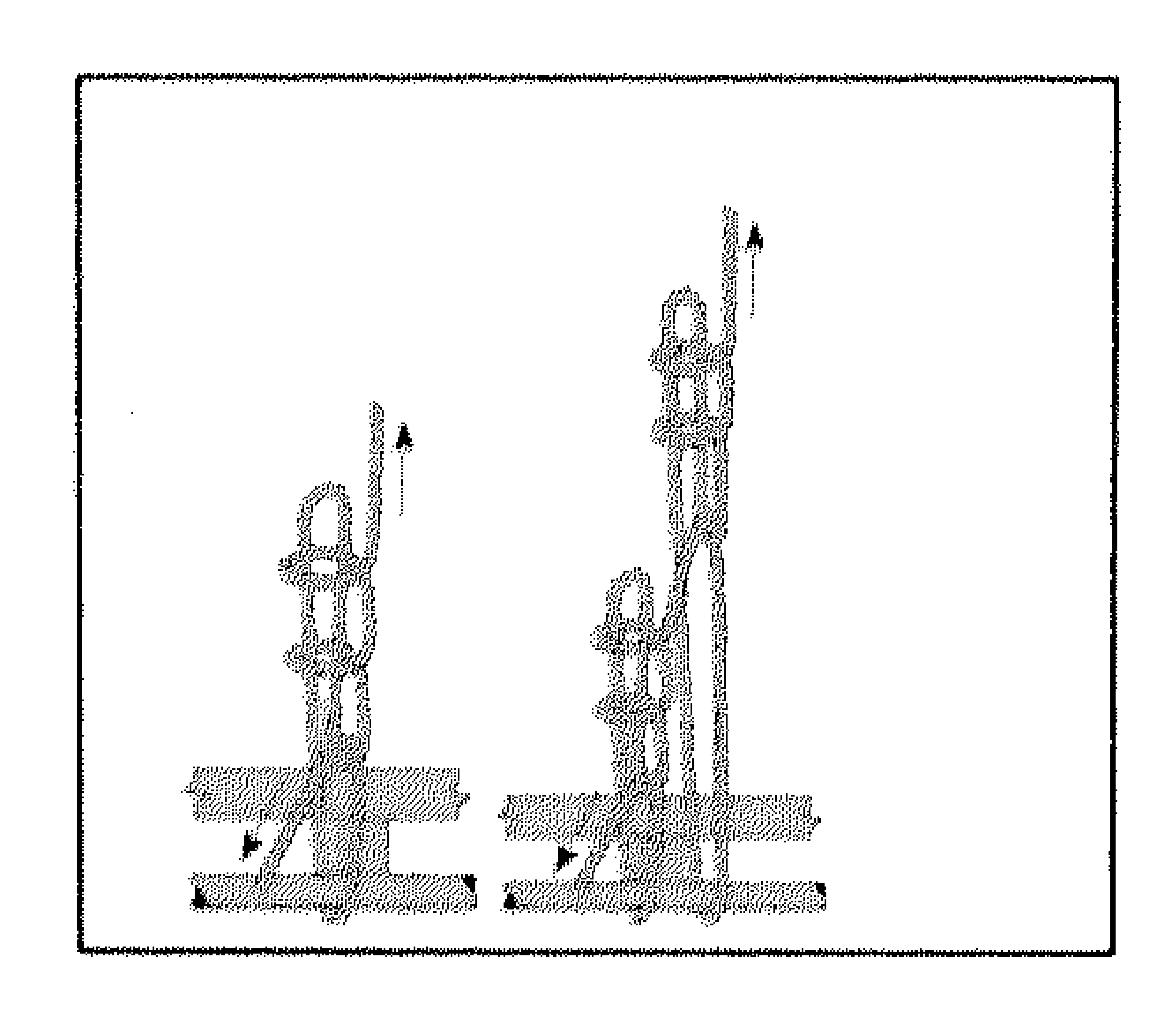


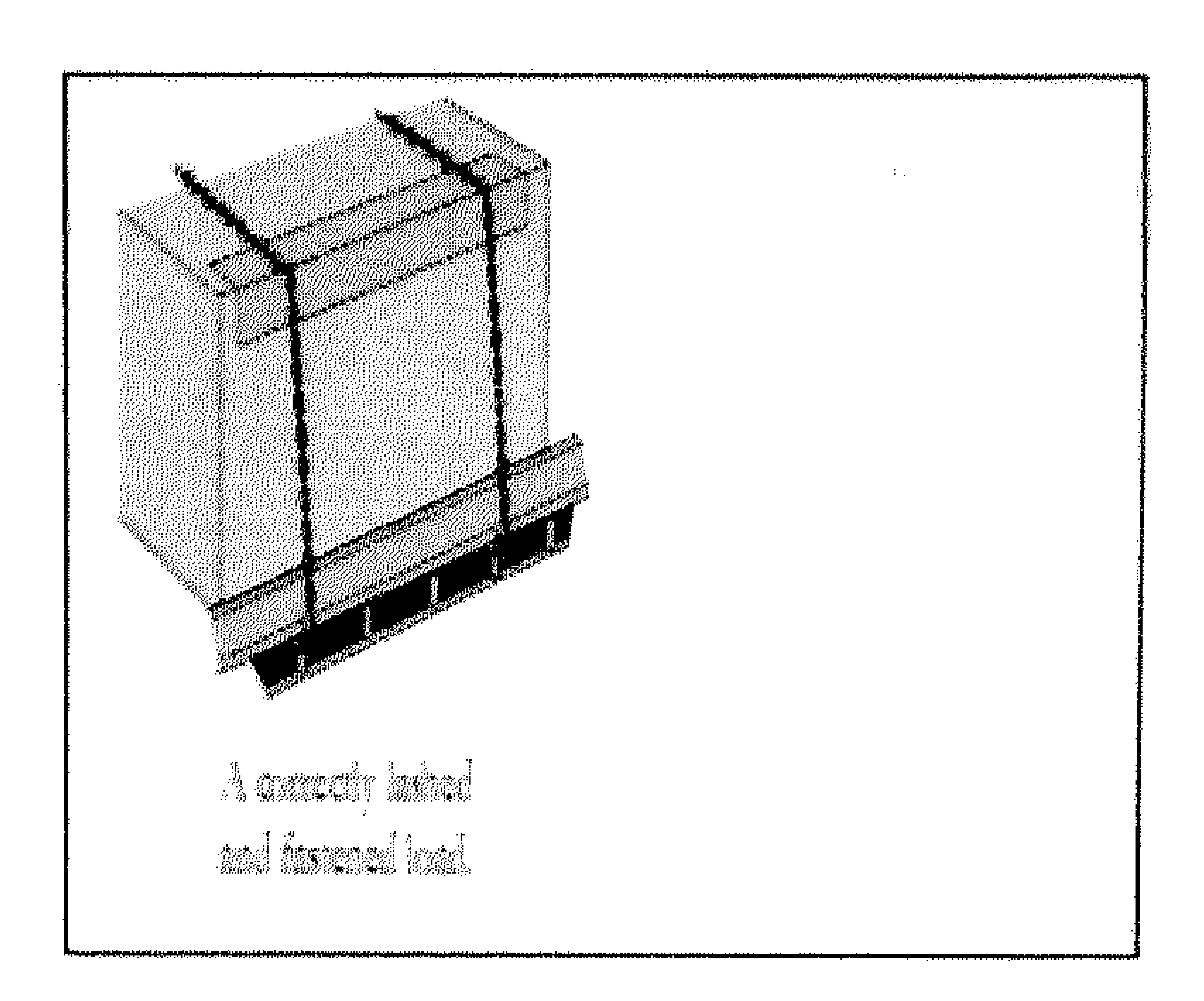




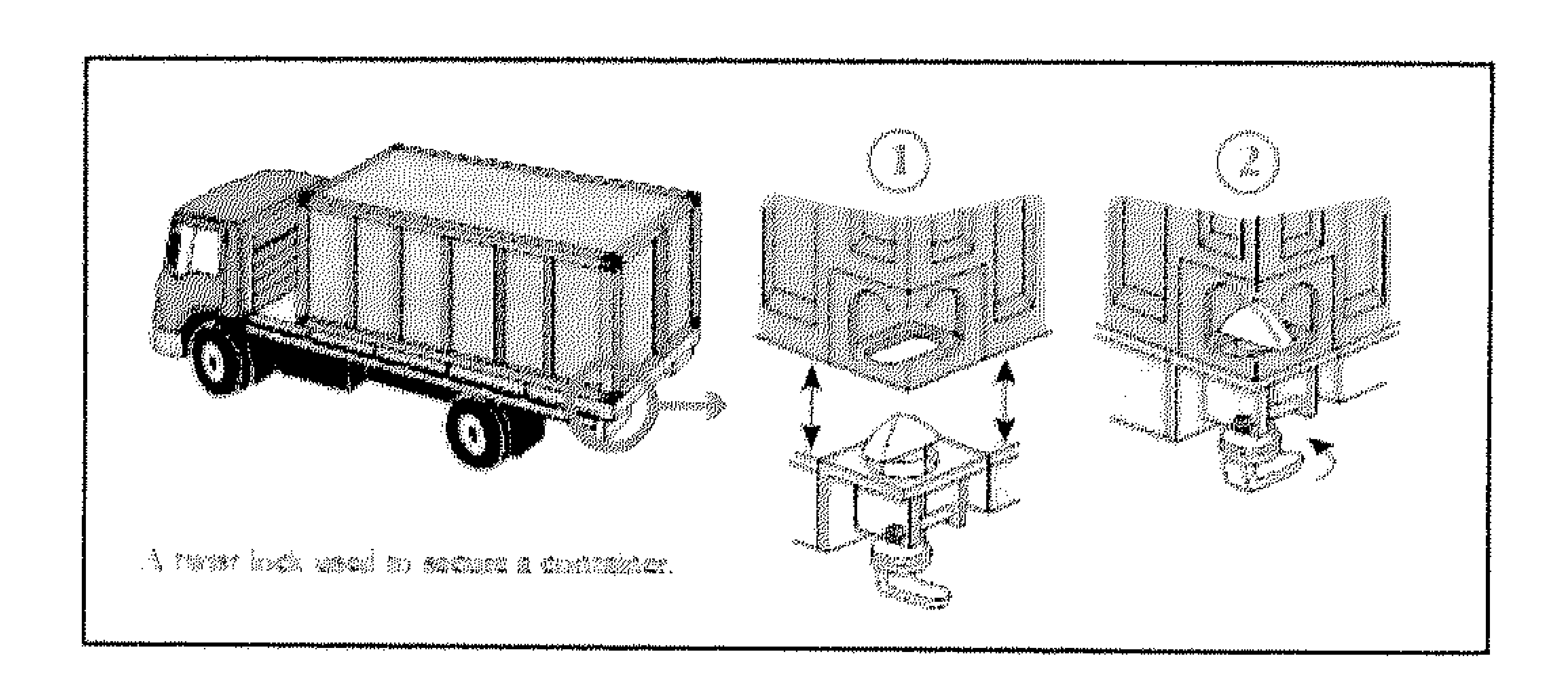




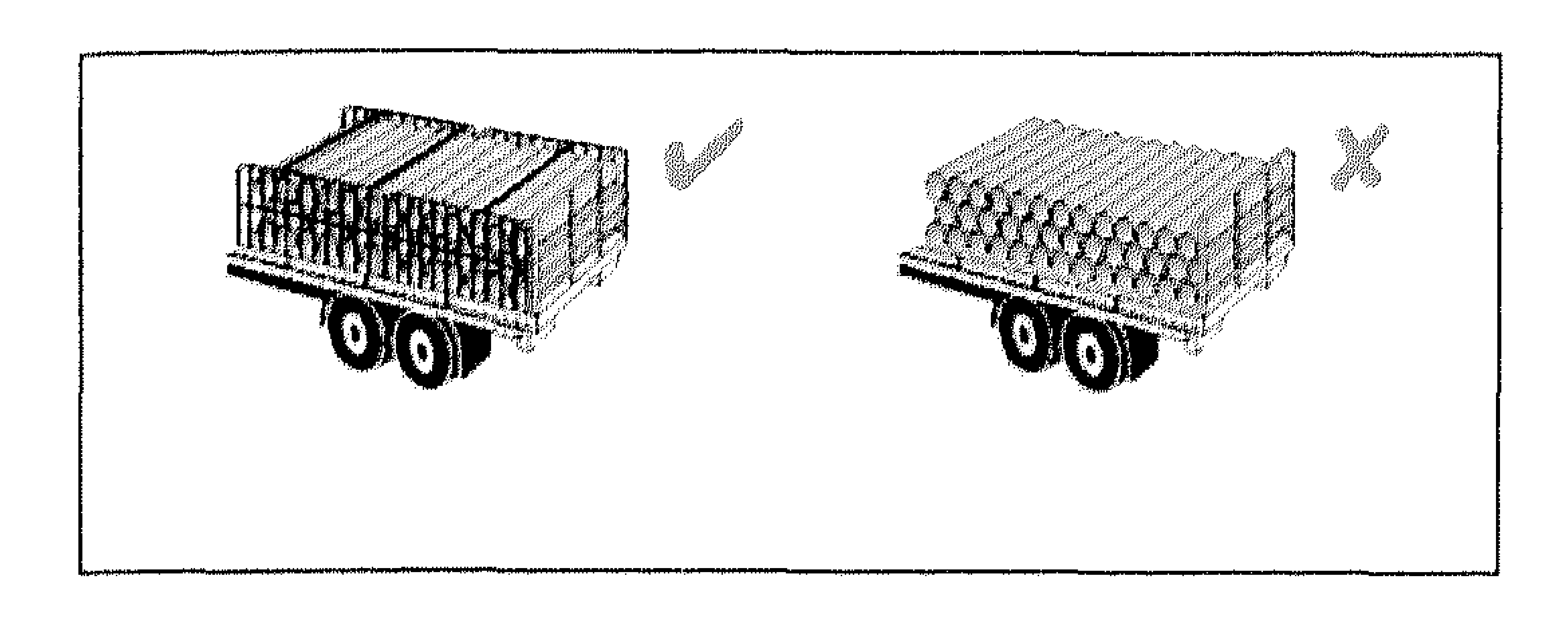


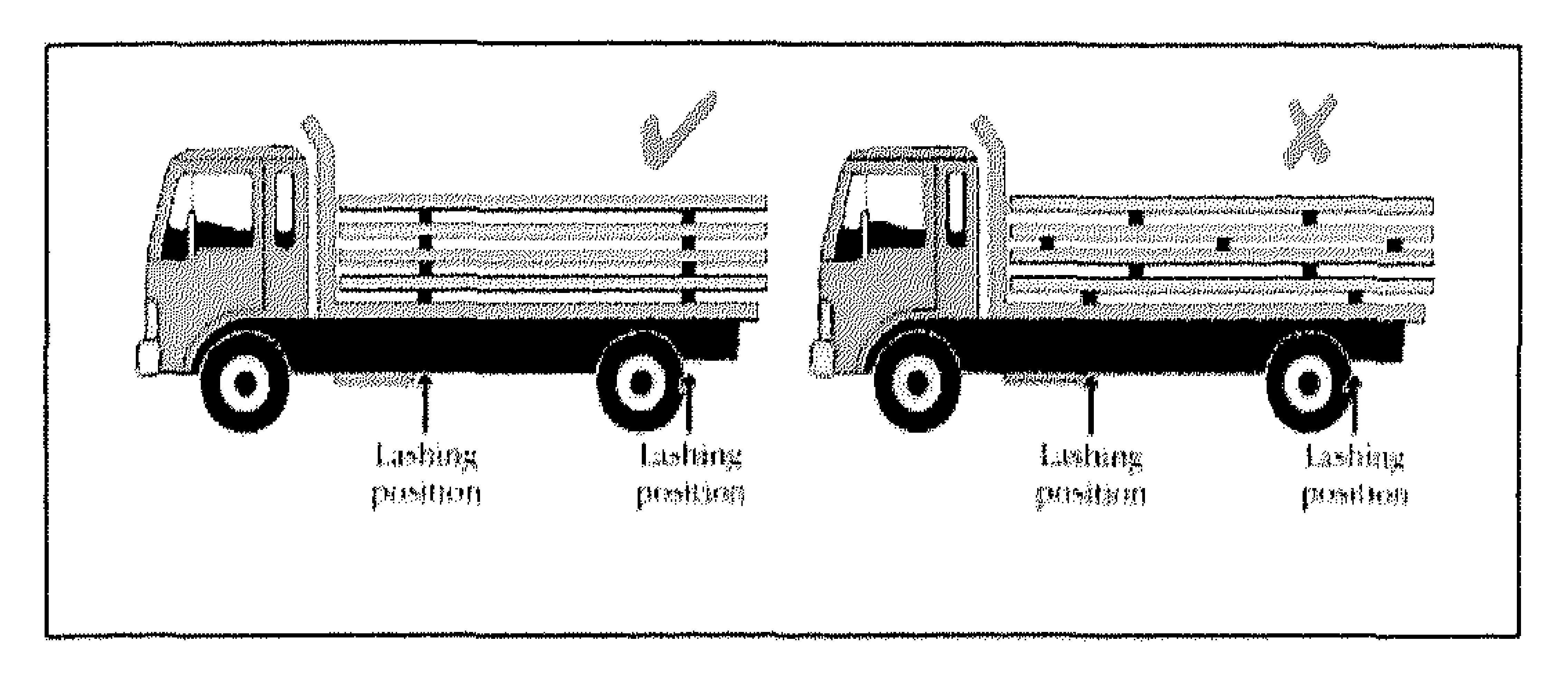


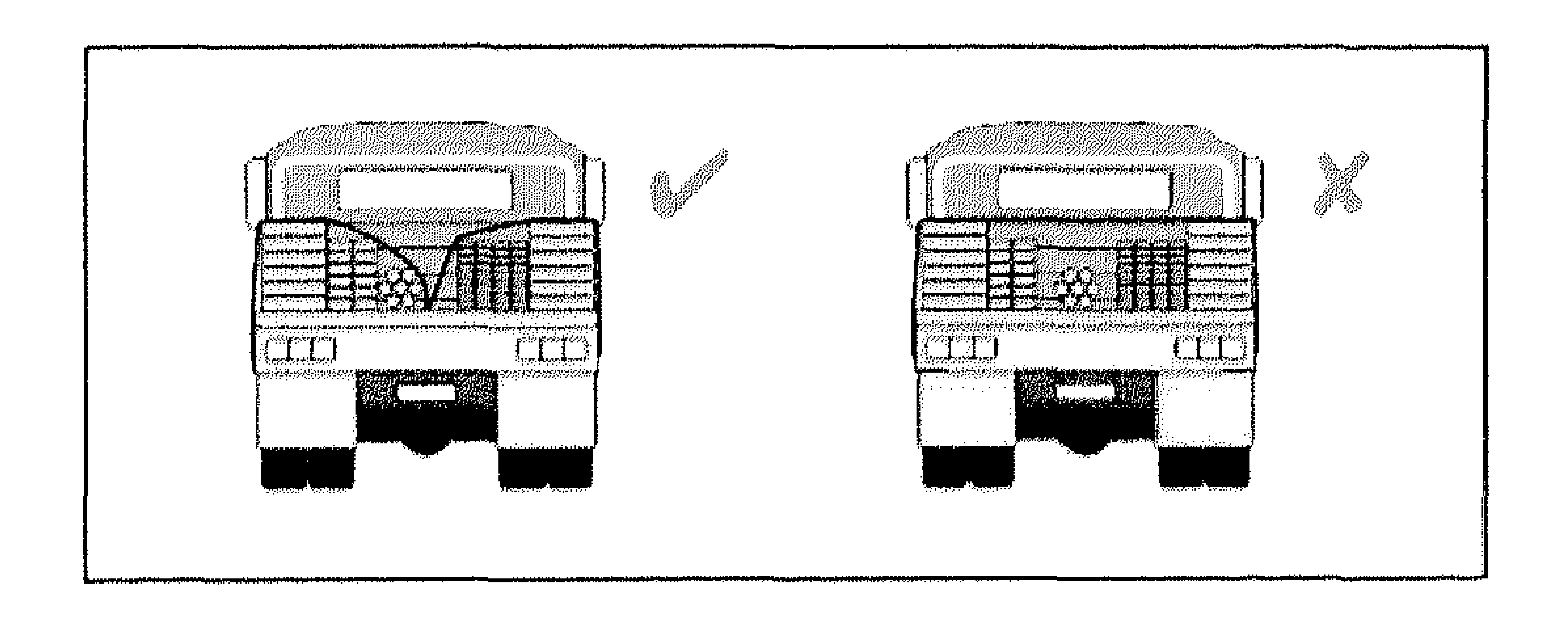
A correctly lashed and fastened load.

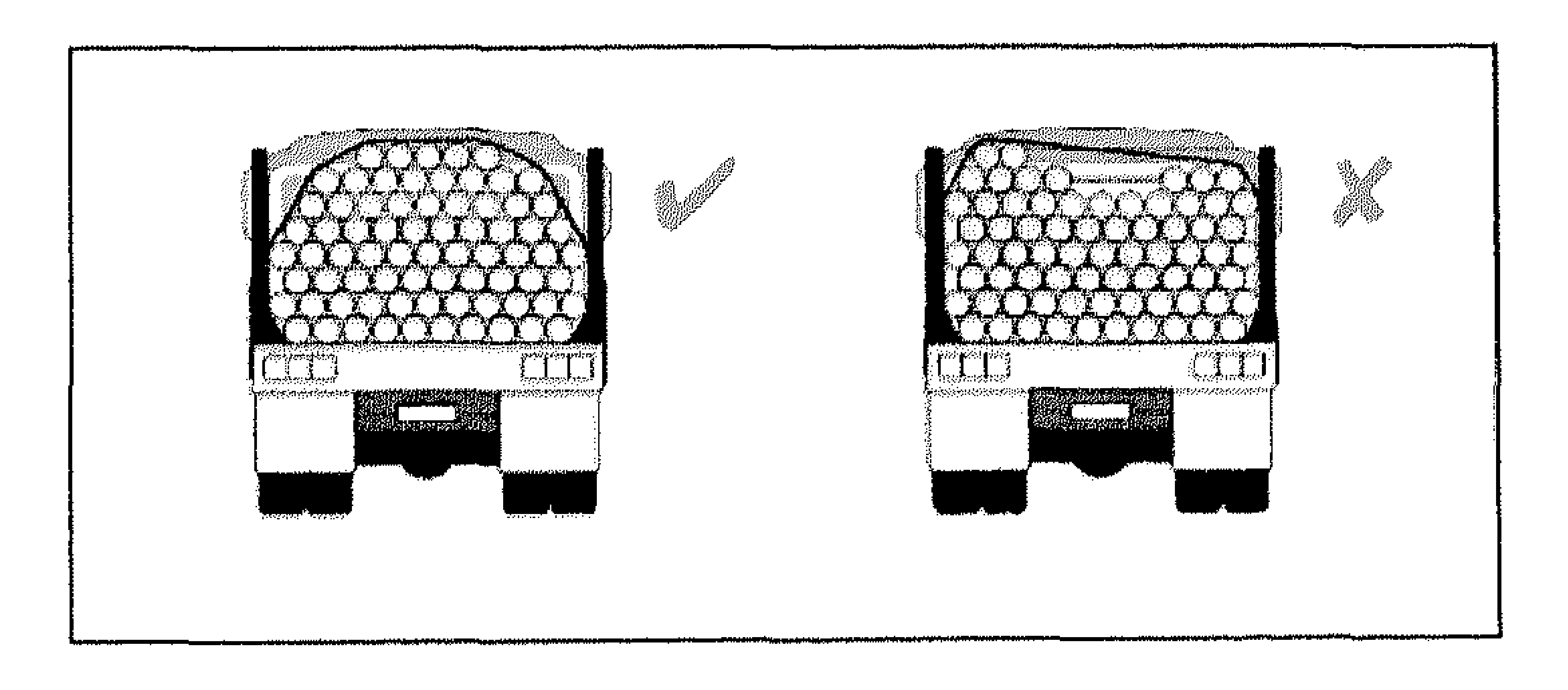


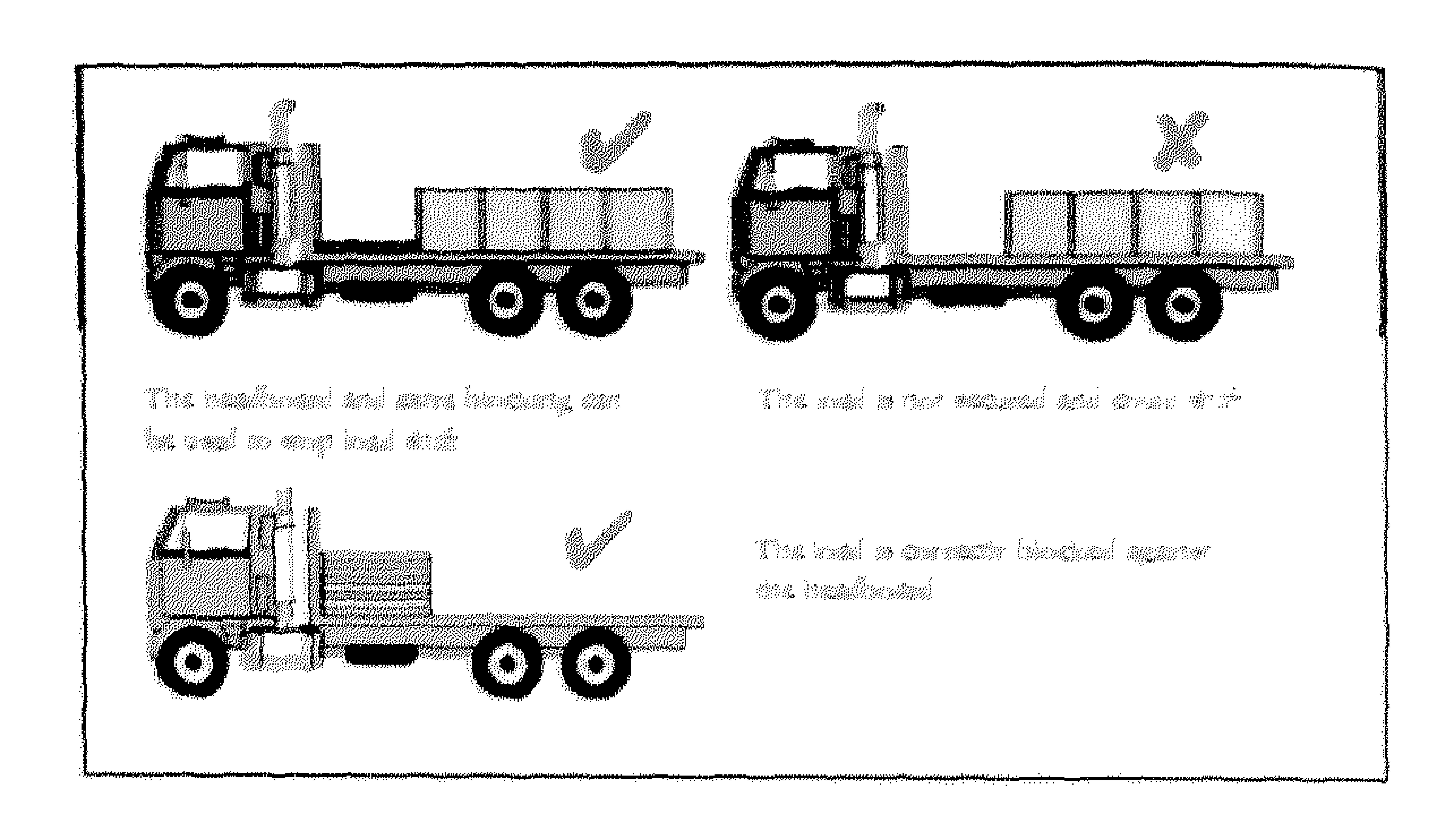
A twist lock used to secure a container.

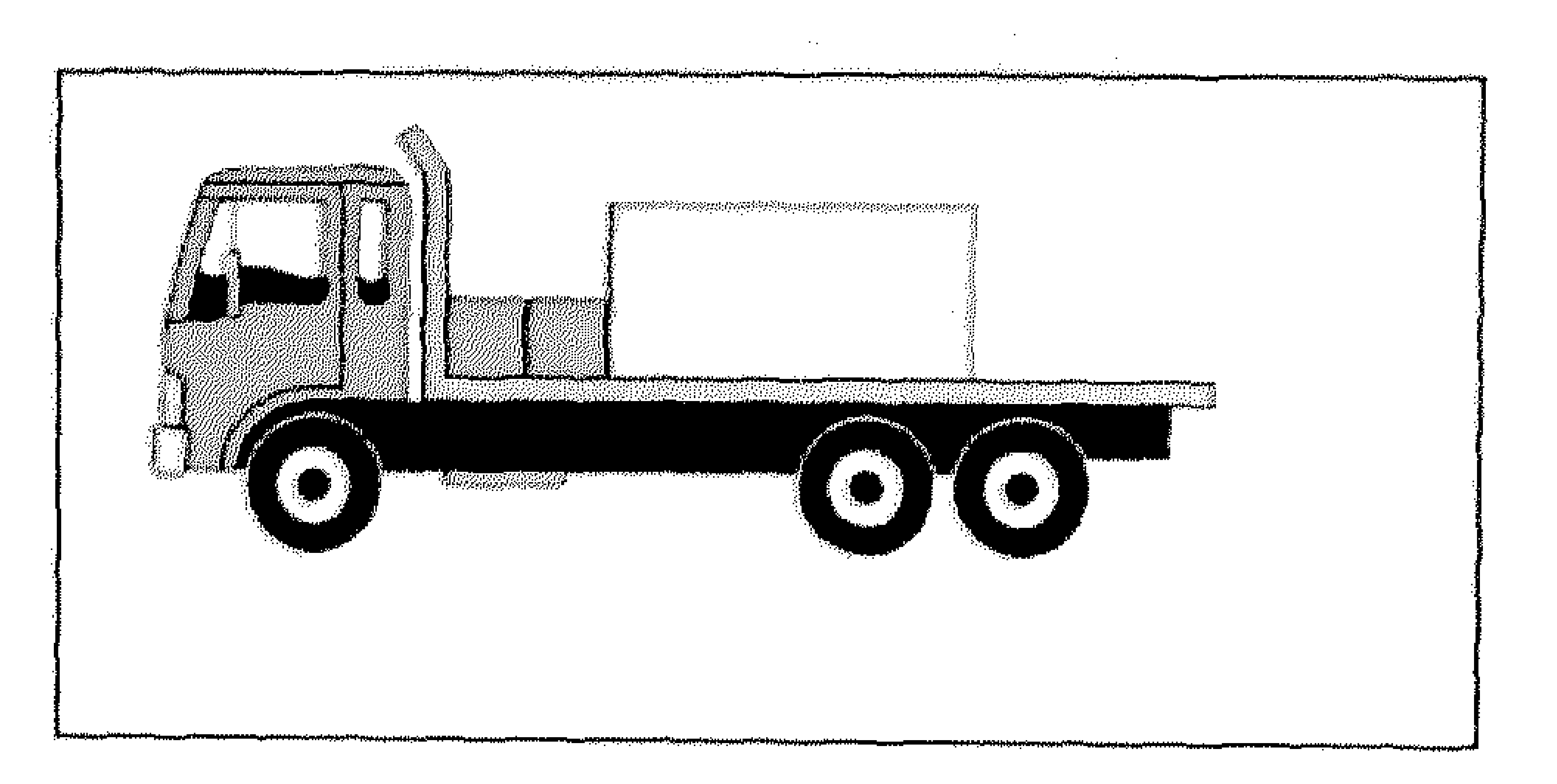


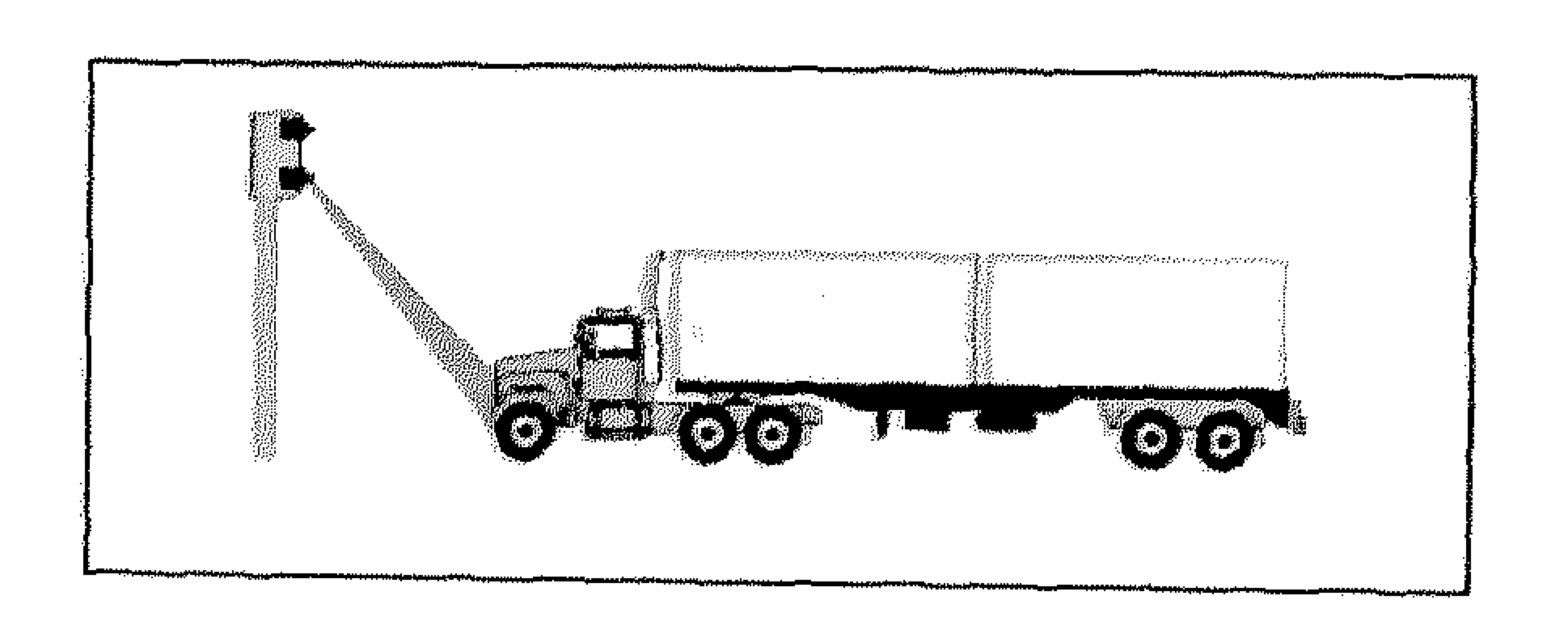

Lashing
position
Lashing
position
Lashing
position
Lashing
position

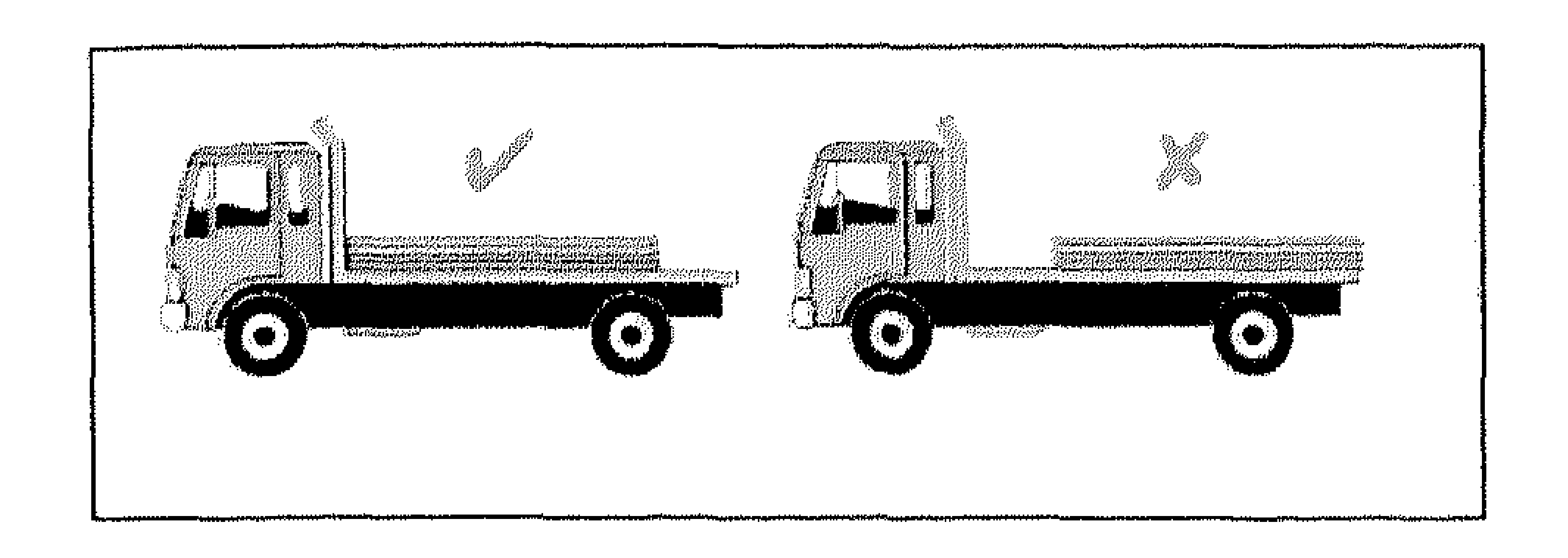


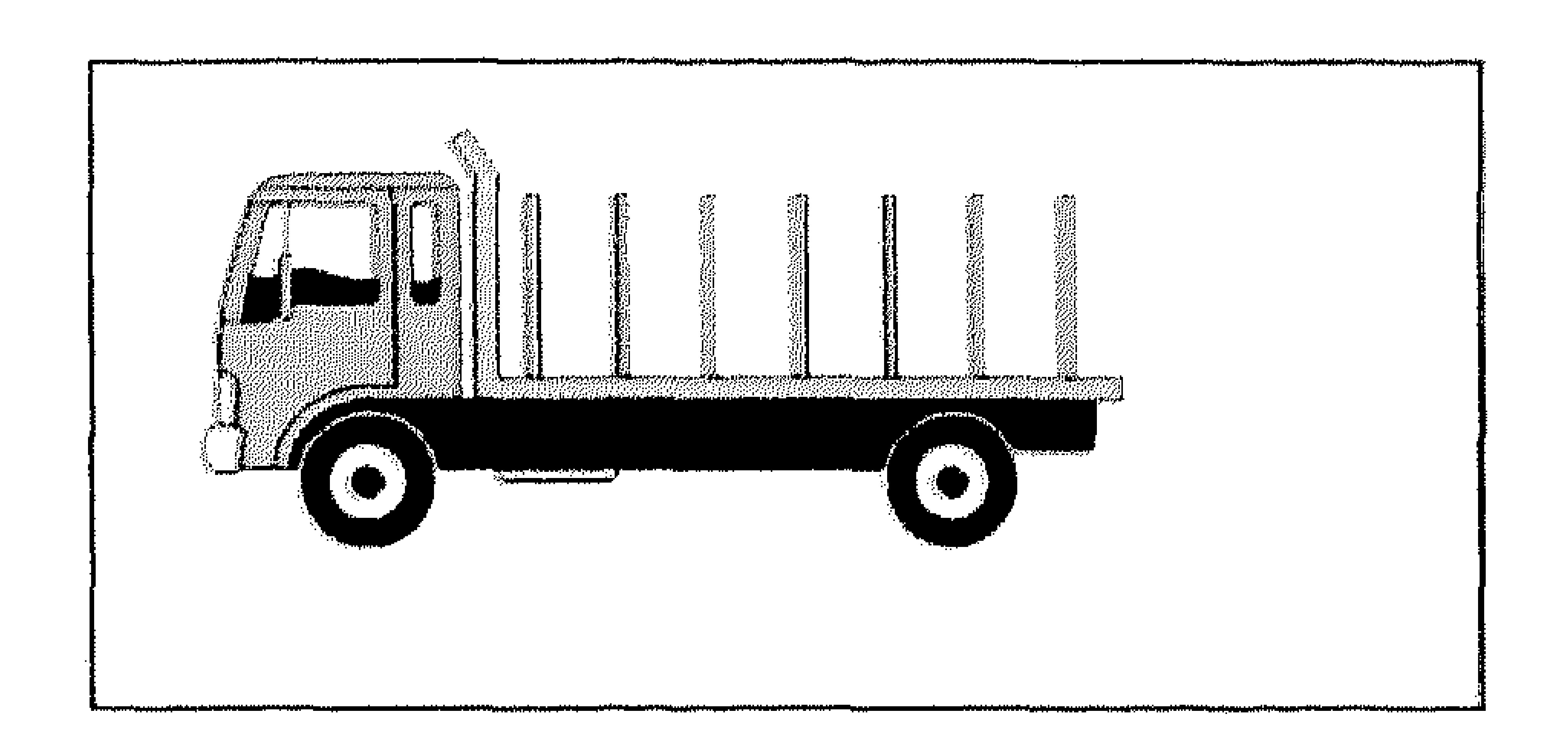


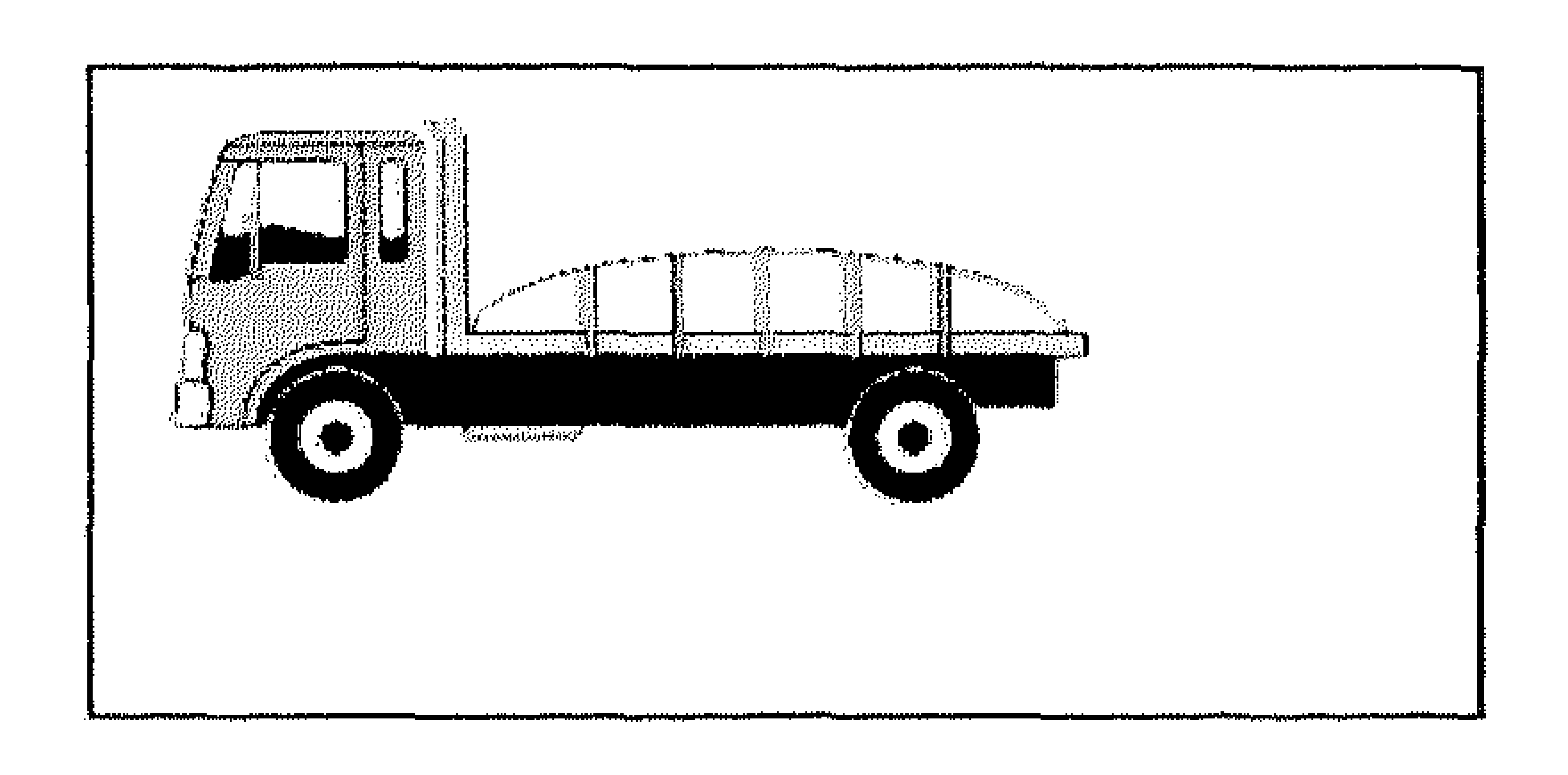












الفصل الخامس

الحالات الحرجة وكيفية التعامل معها

سبق أن أشرنا سابقا فى قواعد وآداب المرور عن عملية تسلسل إجراءات القيادة،فأولها المراقبة،ثم اكتشاف الأخطار،ثم ترتيب الأخطار، ثم وضع الخطة لتفادى هذا الخطر،ثم تنفيذ الخطة متوافقة مع الإعداد الذهنى توافقا كاملاً. والخطة إمّا أن تكون بالمناورة بعجلة القيادة،أو زيادة السرعة،أو بتقليل السرعة،أو باستخدام الفرامل،أو ببعض هذه الإجراءات مجتمعة أو منفردة،فهناك حالات لا يصلح فيها إلاّ استخدام الفرامل،وهناك حالات لا يصلح فيها إلاّ زيادة السرعة،وهناك حالات مطلوب منا استخدام الفرامل مع المناورة .

والحالة الأولى: لا يصلح معها إلاّ استخدام الفرامل فنفترض أن هناك شارعًا مُقسمًا إلى ثلاث حارات،وهناك محطة للأتوبيس،وجاء أحد سائقى السيارات وانتظر بمكان محطة الأتوبيس عن طريق الخطأ،هنا سيضطر الأتوبيس الى أن يقف فى الحارة الوسطى،ولا يبقى إلاّ الحارة الثالثة،وقد ينزل أحد ركاب الأوتوبيس فجأة ويحاول التخطى من أمام الأتوبيس،وتصادف وجود قائد سيارة يرغب فى استخدام الحارة الثالثة، وبسرعته،حتى ولو كانت سرعته المسموح بها فى المدينة،ولكنه لا يشاهد راكب الأتوبيس الذى يعبر أمامه إلاّ عند وجوده أمامه فى الحارة الثالثة،وهنا نجد أن قائد السيارة فى الحارة الثالثة لا يمكنه زيادة السرعة، لأن ذلك سيعجل بالاصطدام بهذا الراكب،ولا يمكن المناورة، لأنه لو نَاوَرَ فإنه يصطدم بجانب الأتوبيس أو رصيف الشارع،وليس أمامه إلاّ استخدام الفرامل،وفى هذه الحالة إذا لم يُكيف قائد السيارة سرعته فلا يمكنه مفاداة راكب الأتوبيس.وهذه

الحالة من الحالات التى تُسمى حالات عُنق الزجاجة،وفى مثل هذه الحالات لابد من توقعها،ثم تهدئةوتكييف السرعة،بحيث إذا اضطر قائد السيارة لاستخدام الفرامل فتجاوبه فى الوقوف قبل مكان الحادث،ومثال لهذه الحالات اندفاع كُرَة، فلابد أن يكون وراءَها لاعبٌ،أو وجود لعب الطفل فى الطريق،فلابد من تواجد مستخدمها.

والحالة الثانية: إذا تَبَاطأ قائد السيارة فى عدم زيادة سرعته فى الوقت المناسب،فلن يتمكن من الهروب من الخطر الداهم،ويكون طرفًا فى الصدام،مثال ذلك: عبور أحد الأشخاص المخطئين فى تقاطع خلال الإشارة الحمراء،وفى تلك الحالات لا يمكن إلاّ استخدام السرعة،فلو استخدم الفرامل فسيعرض نفسه إلى الصدام الجانبى أكثر.

والحالة الثالثة: وهى حالة استخدام الفرامل مع المناورة،إذا قرر قائد السيارة استخدام الفرامل مع تغيير اتجاهه للهروب من الخطر، فإذا تم استخدام الفرامل حتى تكون العجلات الأمامية متوقفة تمامًا فلن لا تتأثر العجلات الأمامية بحركة عجلة القيادة،أيًا كان وضعها وسوف تكون نقطة إلتقاء على الأرض،ولا تؤثر عجلة القيادة فى تغيير اتجاه السيارة،حيث أنها ستندفع فى إتجاه محصلة الحركة فقط وليس فى اتجاه عجلة القيادة،مما يفقد قائد السيارة السيطرة على اتجاه سيارته،ولمفاداة ذلك ننصح السائق بعدم استخدام الفرملة حتى تصل إلى التوقف الكامل للعجلات الأمامية،فتكون نقطة ارتكاز،بل يسير-ولو ببطء-لتغيير اتجاه السيارة.

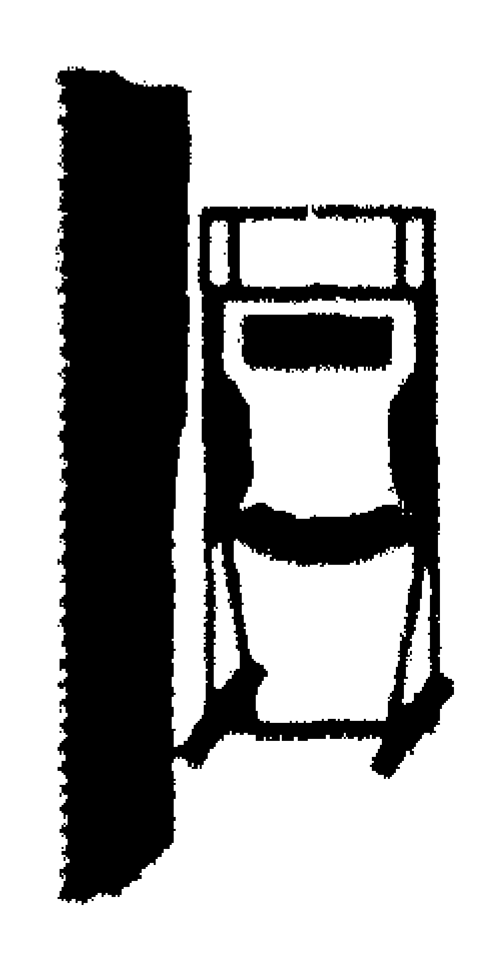
هذا ولكل حالة من الحالات الحرجة التصرف الخاص بها،ولكن ما سبق شرحه هو للاستدلال به عند الدخول فى بقية الحالات.

كما أنه لا يجب على قائد السيارة عمومًا أن يقود سيارته خلف سيارة أخرى قريبًا منها،بحيث لا يتمكن من إيقاف سيارته قبل الاصطدام بها إذا توقف السائق بالسيارة الأمامية فجأة كما أن عليه

إتخاذ إجراءات التجاوز السليمة التى أشرنا إليها سابقا،وننصح قائد السيارة بعدم اللجوء للسير للخلف إلا فى أضيق الحدود و هناك قواعد لانتظار السيارة على المنحدرات والمرتفعات،فيجب توجيه العجلات ناحية الرصيف كما هو موضح بالشكل التالى،مع تشغيل فرامل اليد وأنوار الطوارئ وتعشيق السيارة.







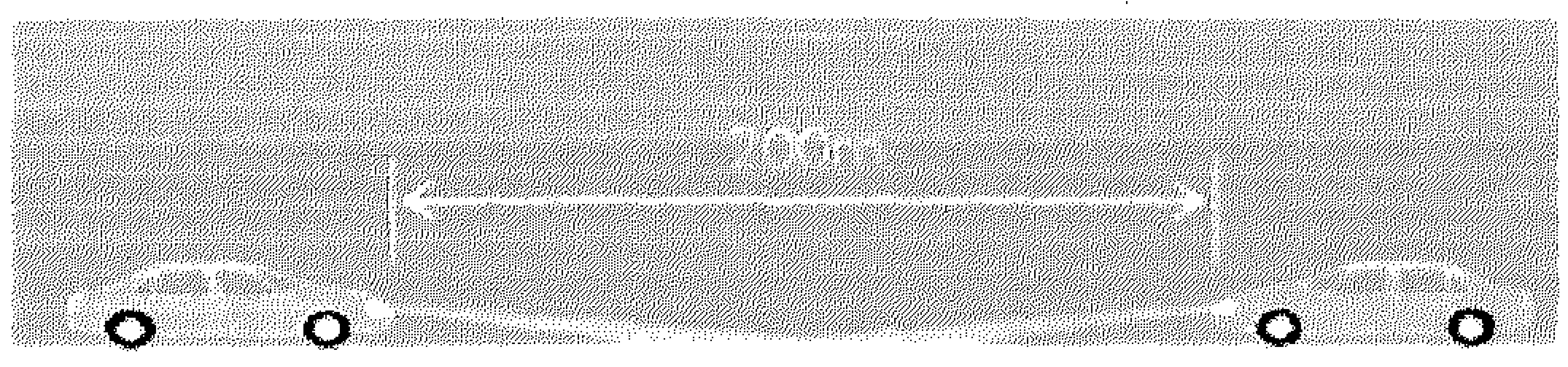
كما يجب مراعاة السير خارج المدن ليلاً وكيفية الاستخدام الأمثل للإضاءة الأمامية،وإذا حدث خلل مفاجئ للفرامل فلابد من الالتزام بالهدوء وعدم الانزعاج،واستخدام فرامل اليد.

عند التلاقي مع سيارة قادمة بالمواجهة ليلاً يحذر تقليب الأنوار (العالى والواطى)،ويكتفى بإستخدام النور (الواطى) فقط،لأن الأنوار المبهرة تفقد الأبصار لمدة ٧ ثوان.

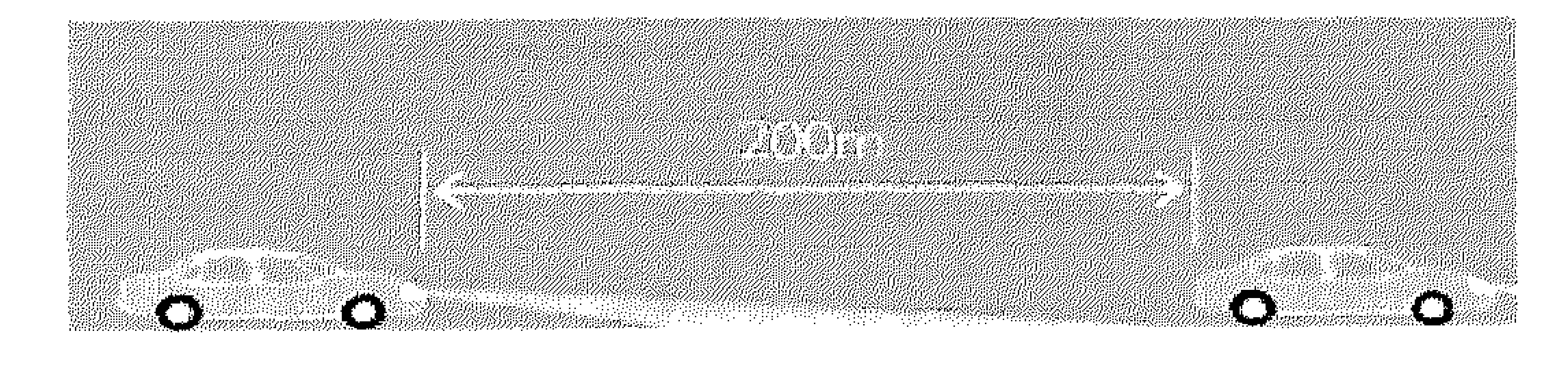
الشعاع العالي

استخدم الشعاع العالي للرؤية لمسافات أبعد إلى الأمام حتى عند وجود إضاءة في الشارع. يجب تحويل الإضاءة الأمامية إلى الشعاع المنخفض

عندما تكون هناك مركبة متجهة نحوك على مسافة أقل من 200 متر (انظر أدناه)



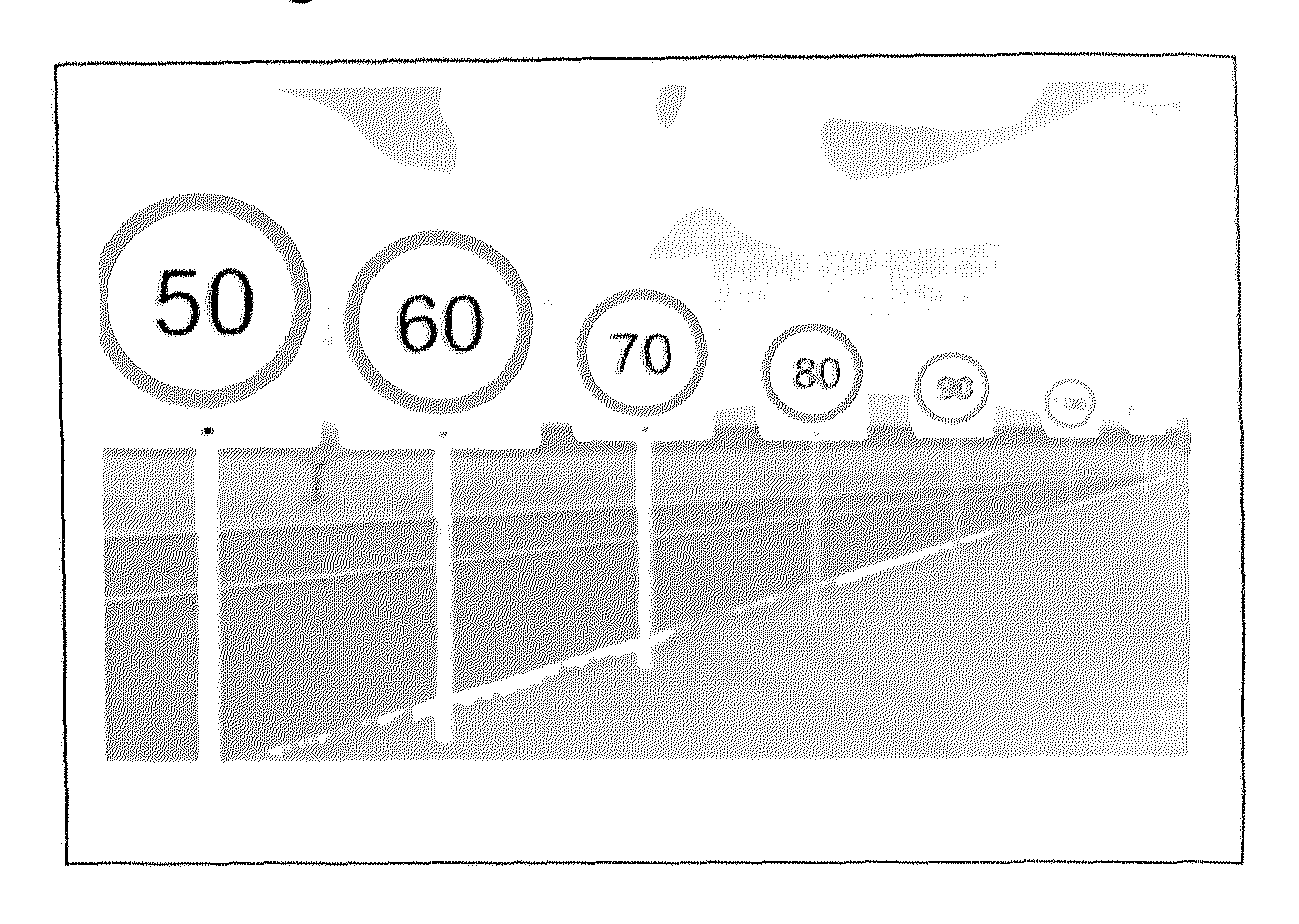
عند القيادة خلف مركبة أخرى على مسافة 200 متر أو أقل (انظر أدناه).



عند تجاوز مركبة أخرى، يمكنك إطلاق وميض الشعاع العالي للأضواء الأمامية قبل بدء مناورة التجاوز مباشرة.

الفصل السادس

السرعة العالية وكيفية التحكم فيها لتفادى وقوع الحوادث



ولتحقيق ذلك يجب اتباع النصائح التالية:

١ - من الضرورى أن تضع تقديرًا واقعيًّا لسرعة السيارة التى تنوى اجتيازها،والمسافة الأمنية اللازمة بينك وبين السيارة القادمة.

٢ - لا تتجاوز فى المنحنيات أو الكبارى أو الأنفاق.

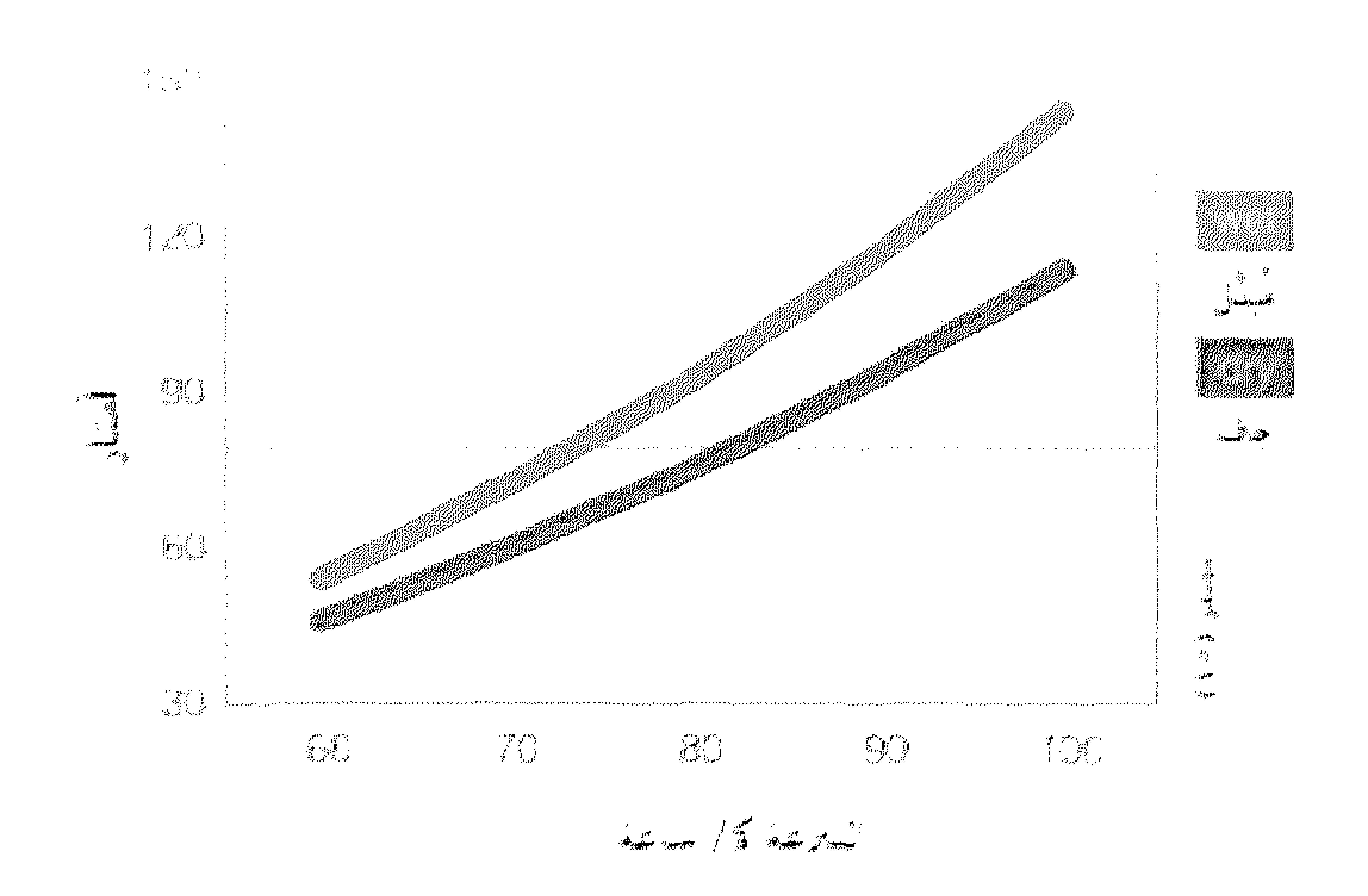
٣ - بعد التجاوز بمسافة كبيرة وآمنة اتجه نحو اليمين واتخذ مسارك العادى.

٤ - تأكد من خلو الطريق من الخلف،وكذلك من الجانبين قبل الرجوع .

٥ - استخدم عجلة القيادة بكلتا اليدين.

٦ - هدئ السرعة عند وصولك إلى المنحنيات،ويمكن زيادة السرعة كلما سمح ذلك.

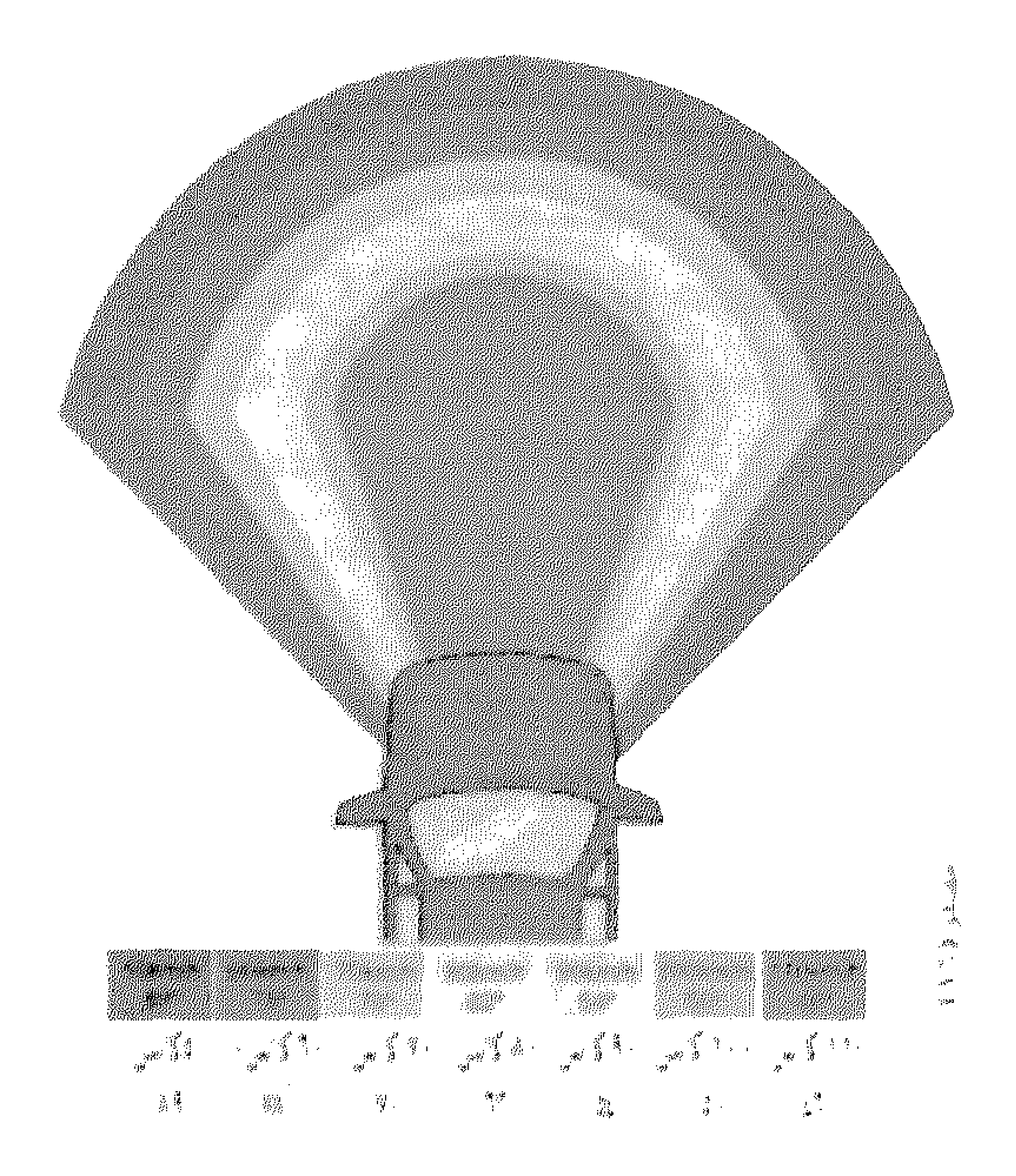
٧- أعطِ الإشارة الضوئية أو اليدوية عند محاولتك الوقوف أوتخفيض السرعة.



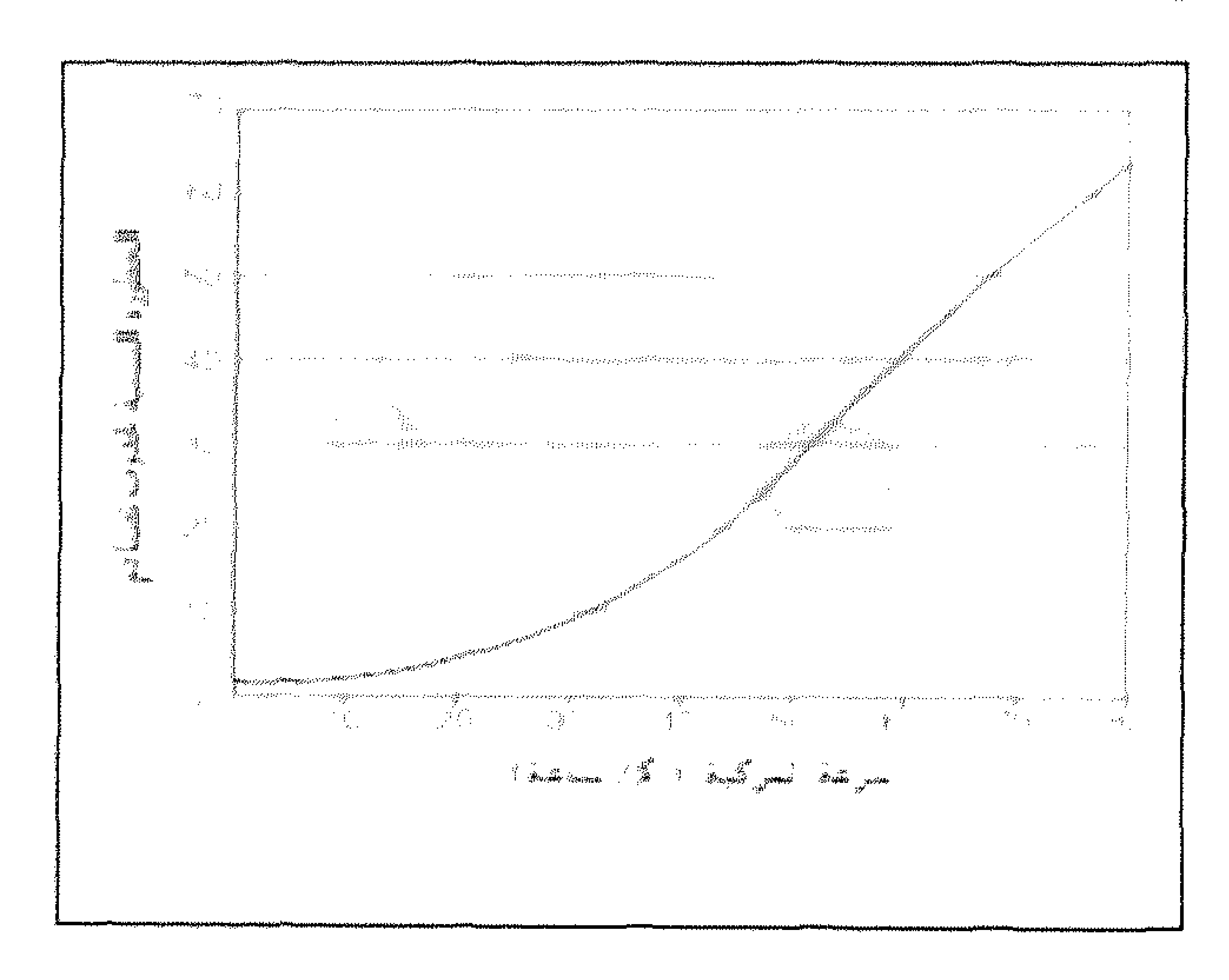


المركبات المسرعة تستغرق وقتا اطول للوقوف

كيف تؤثر السرعة على ما تراه اثناء القيادة :



الإسراع وخطورة التصادم



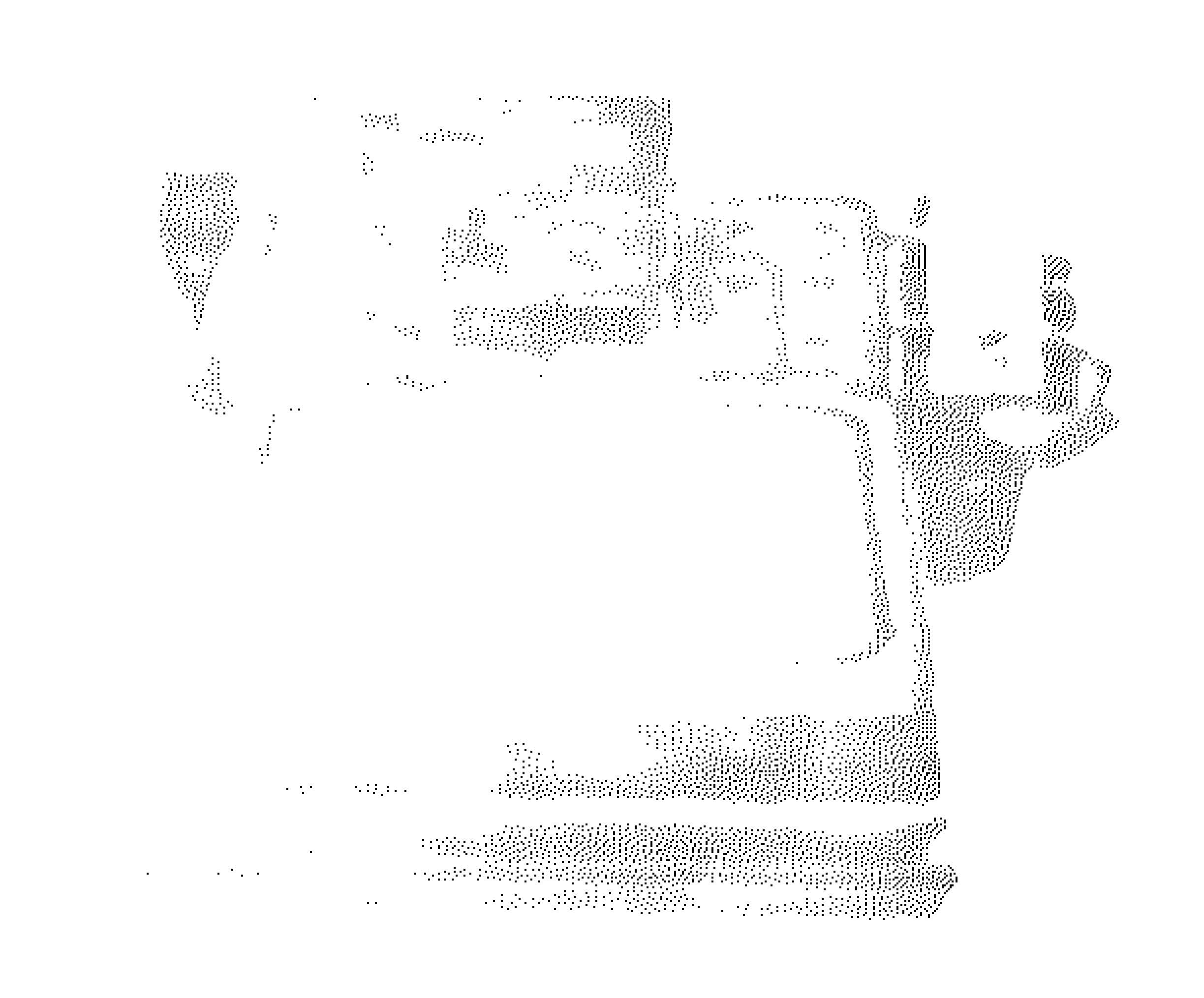
نبذة عن أجهزة التحكم ومراقبة سرعة السيارات وتطورها:

إنَّ السرعة هي إحدى المسببات الأساسية لكثرة حوادث السير، حيث أكدت معظم الدراسات أن أكثر من(٥٤%) من حوادث السير ترجع إلى السرعة و من الصعب على رجل المرور تحديد سرعة أي سيارة،نظرًا لاختلاف نوعية السيارات،واختلاف محركاتها،والطريقة التقليدية لضبط مخالفات السرعة في السابق،عن طريق تحديد سرعة السيارة المخالفة،بملاحقة رجل المرور لها بسيارته،ومعرفة سرعة السيارة بالتقريب بمقارنتها بسرعة سيارته . هذه الطريقة أدت إلى كثير من الاشكالات بين رجال المرور وقائدي السيارات،ومن أبرزها الأخطاء الميكانيكية التي تحصل في عدادات السيارات نفسها،بالإضافة إلى أنها طريقة تقليدية،احتمال الخطأ فيها كبير،مما يؤدي إلى عدم استطاعة رجل المرور تقديم دليل مادي ضد المخالف،وبرغم ذلك فقد استمر العمل بتلك الطريقة حتى جاءت فكرة استعمال الأجهزة الدقيقة لتحديد هذه السرعة، وعلى الرغم من أن فكرة استعمال هذه الأجهزة حديثة العهد،فإن رجال المرور في جميع أنحاء العالم استعملوا منها أنواعًا كثيرة متعددة الأغراض،حيث ثبت أن استخدام هذه الأجهزة ساعد على انخفاض السرعة من ١٠ % إلى ١٥ %،ومن هذه الأنواع:

النوع الأول "الفاسكار":

ويقوم هذا النظام على فكرة حساب السرعة بمعرفة الوقت والمسافة المقطوعة،حيث إن السرعة = المسافة بالكيلومتر / الوقت بالساعة =السرعة بالكيلومتر في الساعة.

ومن أهم طراز هذا النوع هو جهاز "الفاسكار"، وأصل هذه التسمية أنه اختصار للاسم الأصلي للجهاز،وهي الحروف الاولى من كلمة من الاسم الانجليزي،وترجمتها: (جهاز مرئي لتسجيل ومراقبة معدل السرعة).



طريقة تشغيله :

يحدد رجل المرور مبدئيًا المسافة بين نقطتين على جهاز "الفاسكار"، وعند وصول سيارة مسرعة إلى النقطة الأولى من الطريق يبدأ بتشغيل الجهاز، وعند وصول السيارة إلى النقطة الثانية يقفل الجهاز،فتظهر على شاشته سرعة السيارة.

مكونات الجهاز :

يحتوى الجهاز على حاسب إلكترونى مصمم خصيصًا لتسجيل المسافة المقطوعة بسيارة معينة،والوقت الذى استغرقته فى قطع هذه المسافة،ويتكون من ثلاث وحدات:

١ ا ـ حدة تسجيل المسافة المقطوعة (أودوميتر):

وهى عبارة عن جهاز أوتوماتيكى لتسجيل المسافة التى تقطعها السيارة،ويحتوى على خلية ضوئية،ولمبة تهييج،وأسطوانة لتقطّع الضوء،تعمل عن طريق السلك الموصل إلى عداد سرعة السيارة، وتنتج هذه الوحدة ستة آلاف نبضة كهربائية لكل كيلومتر تقطعه السيارة.

٢ - وحدة التشغيل:

يوجد على الواجهة الأمامية لهذه الوحدة مفتاحان،أحدهما يُستخدم للسيطرة على الوقت،والآخر للمسافة.كما يوجد مفتاح ثالث لمحو القراءة المضيئة المسجلة على لوحة القراءات كما يوجد مفتاح رابع لمحو الوقت، هذا بالإضافة إلى مفتاح التيار،الذى بواسطته يمكن تشغيل الجهاز وفصله.

٣- وحدة الحاسب الإلكترونى :

تتكون من دوائر كهربائية لتخزين المعلومات عن الوقت والمسافة،وذلك بحساب مُعَدّل السرعة تلقائيًّا،وتظهر مباشرة على لوحة القراءة المضيئة لتوصيلها بوحدتى المسافة المقطوعة،ووحدة داخل غلاف معدنى،ومزودة بأسلاك كهربائية لتوصيلها بوحدتى المسافة المقطوعة ووحدة التشغيل،ويعتبر هذا النوع أكثر استعمالاً ، لسهولة ودقة نتائجه.

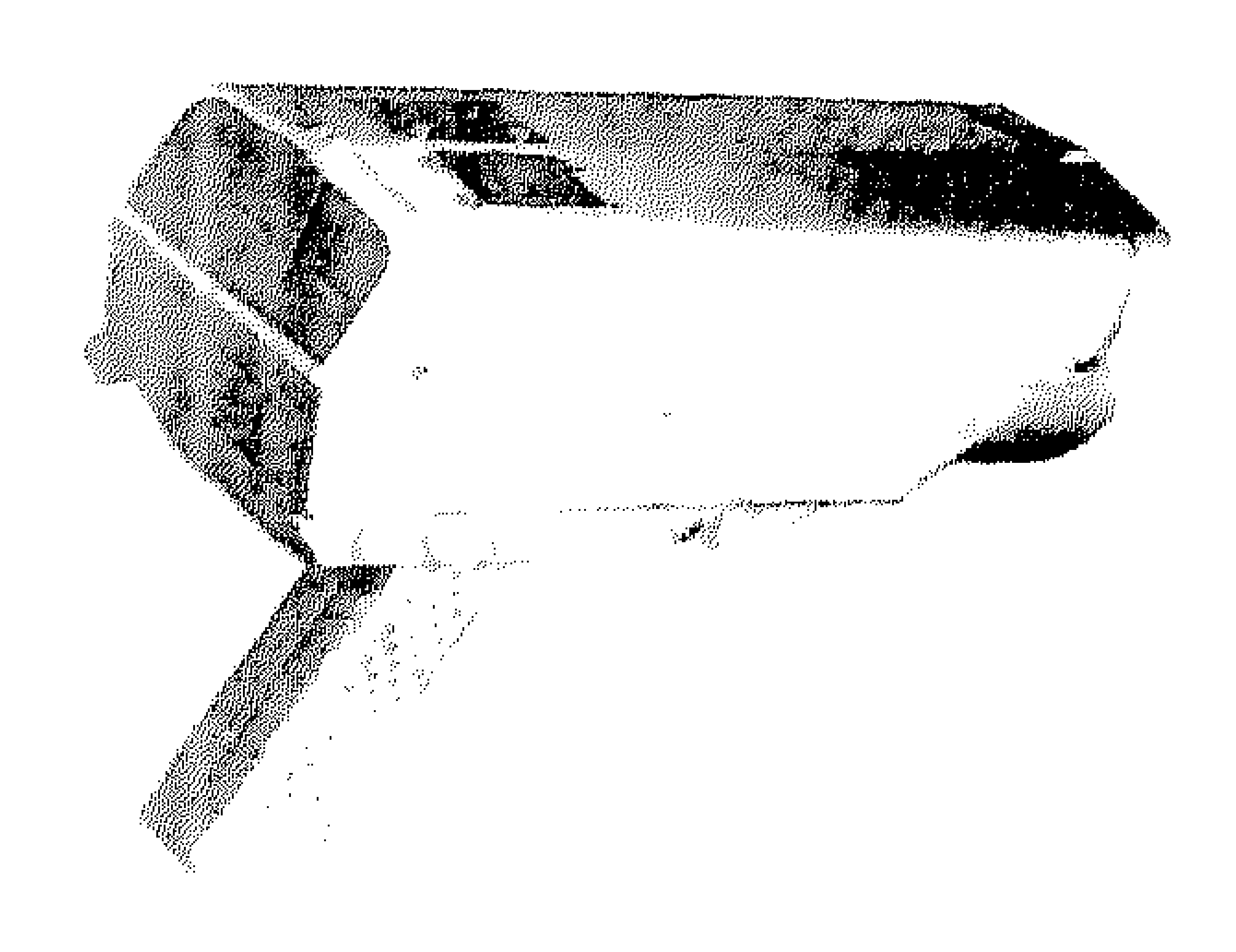
النوع الثانى: إم.آر. سفن (M. R. ٧):

وهو يعمل بنظرية تعتمد على قياس فرْق التردد بين الموجة المرسلة بالجهاز والموجة المرتدة من السيارة المطلوب قياس سرعتها المستقبلة فى الجهاز.وهذه الأنواع إجمالا تعتمد على كفاءة رجل المرور فى كيفية استعمال الأزرار الخاصة بالتشغيل،فيبدأ الجهاز بالعمل آليًّا بالإضافة إلى أنه مُزَوَّد بحاسب إلكترونى (كمبيوتر).وهذه الاجهزة كثيرة الاستعمال،ومن مميزاتها أخذ السرعة من جميع الجهات عن طريق الاتجاهات الصوتية،وعرضها على شاشة صغيرة فى الجهاز.كما يمكن تركيب هذا الجهاز فى الطريق، أو على سيارة متحركة أو ثابتة فى مكانها .



النوع الثالث:جن رادار (Gun Radar):

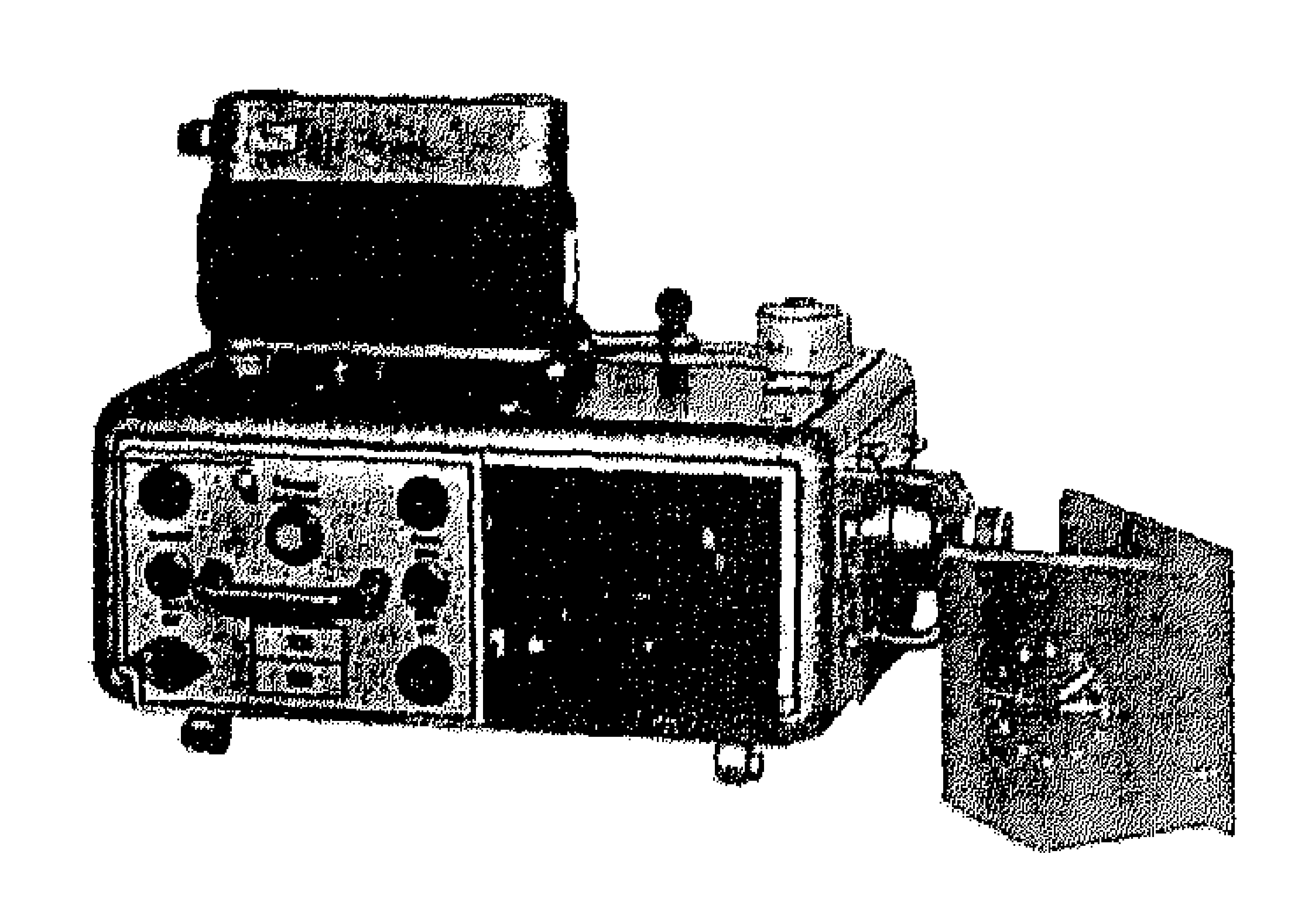
ومن هذه الأنواع (كاستوم)،وهو صغير الحجم،يقيس السرعات بين ٣٠-٤٠ كم/ساعة،وسهل الاستعمال،وهو عبارة عن (بندقية) مزودة بحاسب إلكتروني صغير (كمبيوتر)،يوجه من الأمام لحساب سرعة أي سيارة قادمة،ويستعمل غالبًا في الدرّاجات النارية لخفة وزنه،وسهولة استعماله ومن عيوب هذا الجهاز أنه لا يقيس سوى السيارات القادمة من الأمام،كما هو موضح بالشكل .



النوع الرابع:ترافيك بيكس (Traffic Pix) الألمانى،أو فوتونوفا أو ملتيبينوفا السويسرى:

يعمل هذا الجهاز بنظرية قياس فرق التردد بين الموجة المرسلة من الجهاز والموجة المرتدة من السيارة المطلوب قياس سرعتها، ومن مميزات هذا الجهاز أنه يعمل ثابتًا ومتنقلاً وهو مزودٌ بآلة تصوير يمكنها التقاط صورة للوحة سيارة تفوق سرعها السرعة المحددة،أما كيفية الاستعمال فهى كما يلى:

تقف السيارة التى تُثَّبتَ عليها الجهاز فى الجانب الأيمن من الطريق،ويركب الفيلم فى "الكاميرا"،وتثبت "الكاميرا" أوتوماتيكيًّا عن طريق الجهاز،وثم يثبت الجهاز مع "الكاميرا" على السرعة المحددة لهذا الطريق،ويُشَغَّلُ الجهاز آليًّا،ثم يبدأ بالتقاط صورة لكل سيارة من الخلف أو الأمام تفوق السرعة المحددة.

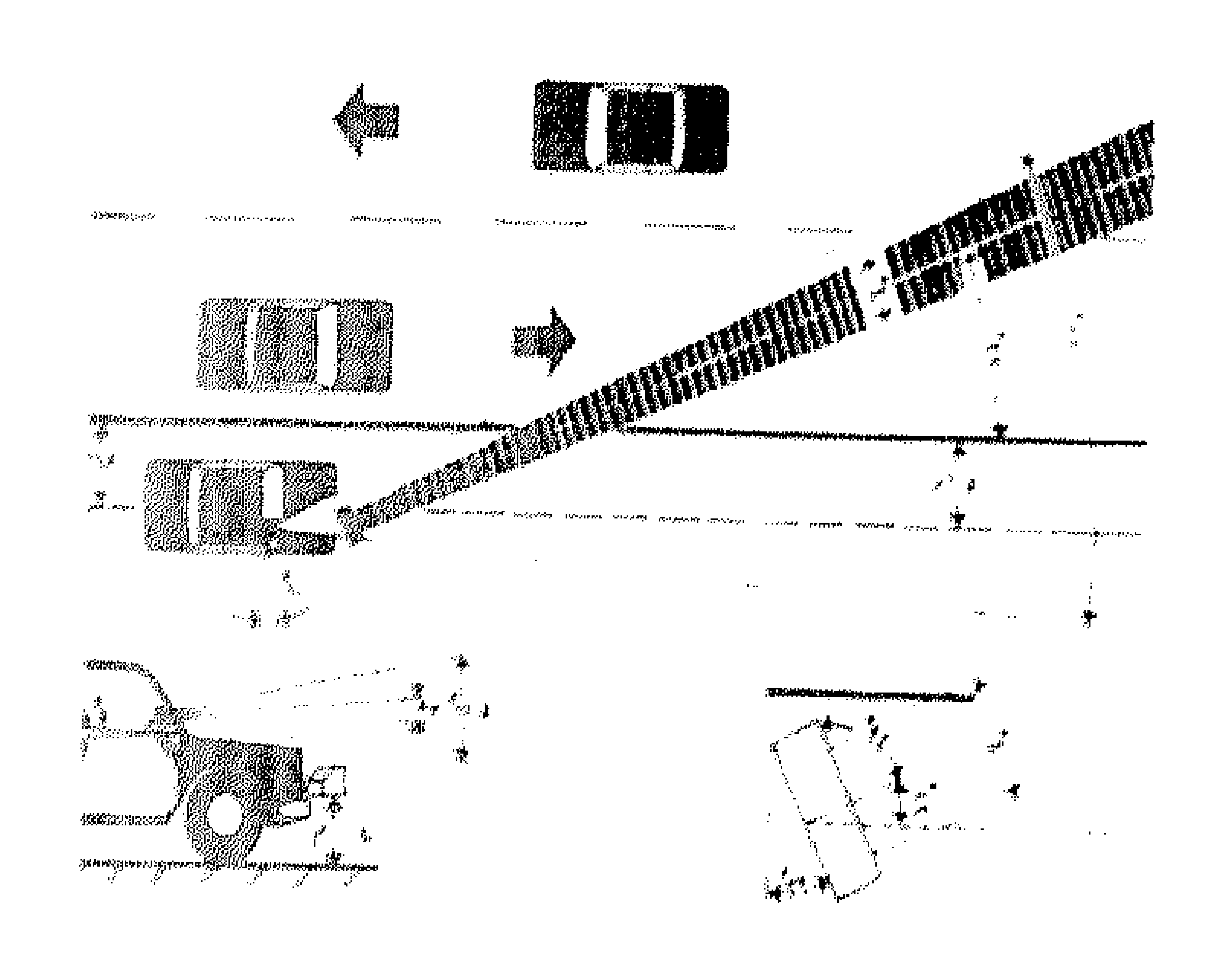


بعد انتهاء الفيلم يخرج من "الكاميرا" ويُحَمَّض،وتخرج الصورة المطلوبة وبها رقم الاستمارة للسيارة،ونوع السيارة،والزمن التى عبرت فيه السيارة،وكذلك السرعة التى كانت عليها السيارة،وبذلك يمكن تقديمها كدليل مادى لإدانة المخالف،وفرض العقوبات اللازمة، كما هو موضح بالرسم.

وَنَوَدُّ الإشارة هنا إلى أن معظم أجهزة قياس السرعة مهما اختلفت أشكالها،وتعددت أنواعها،فهى تعمل بنظامين أساسيين :

الأول: بنى على فكرة أنه يمكن حساب السرعة بمعرفة الوقت والمسافة المقطوعة حيث إن السرعة=المسافة بالكيلومتر / الوقت بالساعة = السرعة بالكيلومتر فى ساعة.

والثانى : بنى على نظرية تعتمد على قياس فرق التردد بين الموجة المرسلة من الجهاز،والموجة المرتدة من السيارة المطلوب قياس سرعتها.ومن أبرز هذه الأنواع هى جن رادار – ترافيك بيكس – فوتو نوفا – ملتينوفا.



هذا الشكل يبين كيفية تغطية موجة الرادار للطريق

وقد تطورت هذه الأجهزة إلى صغر الحجم،ودقة النتائج،وأصبح منها الذى يُحْمَل بحامل صغير على أرْجُل تمكن لِرَجُل المرور ضبطه وحَمْله واستخدامه،كما هو موضح بالشكل .



الفصل السابع
الأسباب الحقيقية لمعظم الحوادث

الأسباب الحقيقية للحوادث:

إن أسباب الحوادث تتلخص فى الأسباب المباشرة وغير المباشرة، وتنقسم إلى العوامل التالية :

السائق:

معظم قائدى السيارات-بما فيهم دوريات المرور-يبالغون ولا يعترفون بنقص معلوماتهم وقدراتهم فى قيادة السيارات والعوامل المحيطة بهم، فنجد أن معظم الحوادث تحدث نتيجة عدم ترك السائق المسافة الكافية بينه وبين السيارة الأخرى تحسبًا لما قد يحدث عند الانتقال من حارة لأخرى دون وضع الحساب الزمنى اللازم لذلك، وعدم الإلمام بميكانيكية السيارة، وخاصة الفرامل، وعملها، وعدم تقدير السائق للزمن والمسافة اللازمين لوقوف السيارة قبل هدفها، وأهم من هذا أنه لا يعرف أن هناك من يقود سيارته وهو أقل قدرة بكثير مِمَّا هو عليه، لذلك يجب على قائد السيارة أن يضع نفسه دائمًا موضع السائق الذى يتوقع ما لا يقع، ويجد لنفسه طريقًا ومخرجًا يخرج منه إذا وقع.

العوامل النفسية:

الإنسان بطبيعته يتأثر بما يحيط به،فمرور الإنسان بتجربة سيئة أو سماعه لخبر سيئ كفيل بأن يشغل تفكيره فترة طويلة من الزمن،وهذا بدوره يؤثر على قدراته فى اتخاذ القرارات الحكيمة،ومعظم الحوادث التى تحدث هى نتيجة عدم تمكن قائد السيارة من الاستجابة لفرامل سيارته فى الوقت المناسب،لأن الزمن المطلوب لأداء مثل هذا العمل كانت مدته أطول مِمَّا يجب،وذلك نتيجة لأن جزءًا من قدراته العقلية قد تأثر فى التفكير بالخبر السيئ،وهنا نورد بعض العوامل المساعدة لذلك.

القدرة الجسمانية لقائد السيارة :

إن طبيعة عمل قائد السيارة-وخصوصا المهنى منهم-يضطره أن يقضى معظم ساعات عمله متجولاً بسيارته لأداء مهامه،ولكى يؤدى عمله بدقة وكفاءة يجب أن يكون في حالة صحية جيدة،أى أن ساعات العمل يجب أن تكون معقولة،وأن تتناسب مع حجم العمل والظروف الجوية والاجتماعية التى يؤدى فيها هذا العمل،فالعمل لساعات طوال يُسبب الارهاق،وهذا يؤثر على قدرة قائد السيارة من حيث الرؤية الواضحة،وتقديره للمدة الزمنية اللازمة لاستجابة فرامل سيارته،وبذلك نجد أن قدرته تعمل بأقل من الكفاءة المطلوبة،أما علاج ذلك فيتم بتحديد ساعات العمل وفقا لطبيعة العمل،فمثلا يتطلب العمل داخل المدينة ساعات أقل مما هى عليه خارج المدينة،بالإضافة إلى المعطيات التى يتعامل معها.

وهناك بعض النصائح حول الشعور بالتعب الجزئى:

١ -افتح نافذة السيارة لتجديد الهواء فى الداخل.

٢ -افتح الراديو عاليًا إنْ وُجد .

٣ -حاول أن تقف مرارًا.

التحكم في السيارة:

التحكم فى السيارة يعنى معرفتك بنوعية السيارة التى تريد أن تقودها،وهنا بعض النصائح التى يجب على قائد السيارة الاهتمام بها:

١ -افحص وتأكد من صلاحية الأنوار الأمامية والخلفية، والإشارات الجانبية،والأنوار الكاشفة.

٢ -افحص وتأكد من صلاحية آلة التنبيه،وأنوار الخطر .

٣ -افحص البنزين والزيت والماء.

٤ -افحص وتأكد من صلاحية العجلات والعجلات الاحتياطية.

٥ -افحص الفرامل وتأكد من صلاحيتها.

٦ -افحص مَسَّاحَات المطر،والمرآة العاكسة،والمرآة الأمامية.

٧ -تأكد من وجود معدات السلامة،مثل: الإسعافات الاولية (إسعاف الطريق)،وطفاية الحريق،والأدوات اللازمة لتغيير العجلة.

حزام الامان:
أحزمة الأمان من المعدات الهامة فى السيارة،لذا يلزم قائد السيارة ربطه،وهذا فى الحقيقة ليس معناه أن حزام الأمان يمكن أن يمنع وقوع الحادث،و قد ثبت بدون شك أنه يخفف من حِدّة الإصابة عند وقوعها.
السرعة العالية:
من المتوقع فى ظروف السرعة العالية أن تتطلب الدقة والمراقبة، وسرعة البديهة، وحسن التصرف، والانتباه الشديد، والمهارة العالية، بحيث يحمى قائد السيارة نفسه من رعونة الآخرين ومخالفتهم، وفى نفس الوقت يقوم بتأدية واجباته، والقيام بمسئوليته كقائد مركبة.ومن النصائح التى يجب اتباعها ما يلى :
١-من الضرورى أن تضع تقديرًا واقعيًا لسرعة السيارة التى تنوى اجتيازها،والمسافة الأمنية اللازمة بينك وبين السيارة القادمة.
٢-لا تتجاوز فى المنحنيات أو المرتفعات أو الكبارى والأنفاق.
٣-بعد التجاوز بمسافة كافية وآمنة اتجه نحو اليمين واتخذ مسارك العادى.
٤-تأكد من خلو الطريق من الخلف، وكذلك من الجانبين قبل الرجوع.
٥-استعمل يديك الأثنتين على عجلة القيادة.
٦-هدئ السرعة عند وصولك إلى المنحنيات،ويمكن زيادة السرعة كلما سمحت الفرصة بذلك.
٧-أعطِ إشارة ضوئية أو باليد عند محاولتك الوقوف أو تخفيف السرعة.
الظروف المناخية المرورية:
الأجواء المناخية السيئة غالبًا ما تكون سببًا من أسباب الحوادث، لذلك يكون لزامًا على قائد السيارة أن يتأكد من صلاحية سيارته، وضغط الهواء فى العجلات، ونظافة المَسَّاحات وجميع المرايا، وقيادة السيارة بالسرعة المعقولة وفقا للظروف المناخية المطلوبة.

حادث المرور والأسباب المباشرة وغير المباشرة له

تعريف حادث المرور : طبقا لنظام المرور بجمهورية مصر العربية فإن حوادث السير هي : (جميع الحوادث التي ينتج عنها ازهاق للأرواح، أو إصابات في الأجسام، أو خسائر في الأموال، أو جميع ذلك، من جَرَّاء استعمال المركبة).

كما أن جميع الحوادث التي تقع على المركبة، أو منها وهي في حالة سير تعتبر حوادث مرور، يقوم بالتحقيق فيها رجال المرور، أمَّا الحوادث التي تقع بسبب المركبة أو عليها وهي في حالة توقف، سواء في الأماكن المخصصة لها بالشوارع العامة، أو الجراجات، أو الورش، أو أيِّ توقف لا تكون فيه السيارة في حالة سير أو تأهب للسير، فإنها لا تدخل في اختصاص المرور، وكذلك إذا تبين من التحقيق أن الحادث ينطوي على جريمة عمدية، فإنه لا يدخل أيضًا في اختصاص المرور.

من ذلك يتبين أن تعريف الحادث المروري-وفقًا لنظام جمهورية مصر العربية-هو الحادث الذي يقع للمركبة أو منها أثناء سيرها.

مكونات الحادث المروري:

يتكون الحادث المروري من ثلاثة عناصر رئيسية، هي : السائق، والطريق، والسيارة.

وإذا نظرنا نظرة تحليلية جادة في جميع مسببات الحوادث، سواء كانت أخطاءً بشرية تسبب فيها السائق، أو أخطاءً هندسية كان السبب فيها الطريق، أو أخطاءً ميكانيكية كانت السبب فيها السيارة، فإن جميع المسببات يمكن حصرها في عاملين رئيسيَّيْن، هما : أسباب مباشرة، وغير مباشرة :

أولاً : الأسباب المباشرة:

من واقع الدراسات والأبحاث المستمرة لعدد كبير من تقارير الحوادث والمخالفات في فترات مختلفة ومجتمعات متعددة، وُجد

أن هناك عواملَ تسهم إسهامًا فعليًّا فى وقوع الحوادث، وسُميت هذه العوامل بالأسباب المباشرة، وهى :

١ـتقدير السائق.
٢ـالحالة الصحية للسائق.
٣ـخلفيات السائق.
٤ـالحالة العامة للسيارة.
٥ـالزمن.
٦ـالمهارة والخبرة التى يتمتع بها السائق.
٧ـالسرعة.
٨ـمعلومات السائق.

ثانيا : الأسباب غير المباشرة:

من واقع النتائج التى تُوصِّل إليها خبراء حوادث المرور والمخالفات وُجد أن هناك عواملَ أخرى تساعد وتسهم فى وقوع الحوادث، وسميت بالأسباب غير المباشرة،وهى :

١ـحالة الطريق.
٢ـالأنظمة المرورية.
٣ـحالة الجو.
٤ـالأبحاث المرورية.
٥ـالمشاة.
٦ـالتصميم الهندسى للسيارة.
٧ـالتحكم فى حركة المرور.
٨ـالتصميم الهندسى للطريق.
٩ـتحليل أسباب الحوادث.
١٠ـتطبيق أنظمة السير.
١١ـإجراءات التوعية المرورية.
١٢ـالرخص.
١٣ـالدعم من جميع العلاقات ذات العلاقة.

ونستنتج من هذه العوامل التى يتكون منها الحادث المرورى أنها ثلاث عوامل رئيسية،هي:

(السائق+الطريق+السيارة)،وأن هناك أسبابًا مباشرة وغير مباشرة تسهم في إيجاد الحادث،وبذلك يمكن وضع معادلة للعناصر الأساسية،وهي المكونة للحادث المروري،وهي:

سائق + طريق + سيارة + أسباب مباشرة + أسباب غير مباشرة=الحدث المروري.

ونوع الحادث الذى ينتج عن هذه المعادلة ينقسم إلى أربعة أنواع،هي :

١ ـاصطدام سيارة بأخرى.

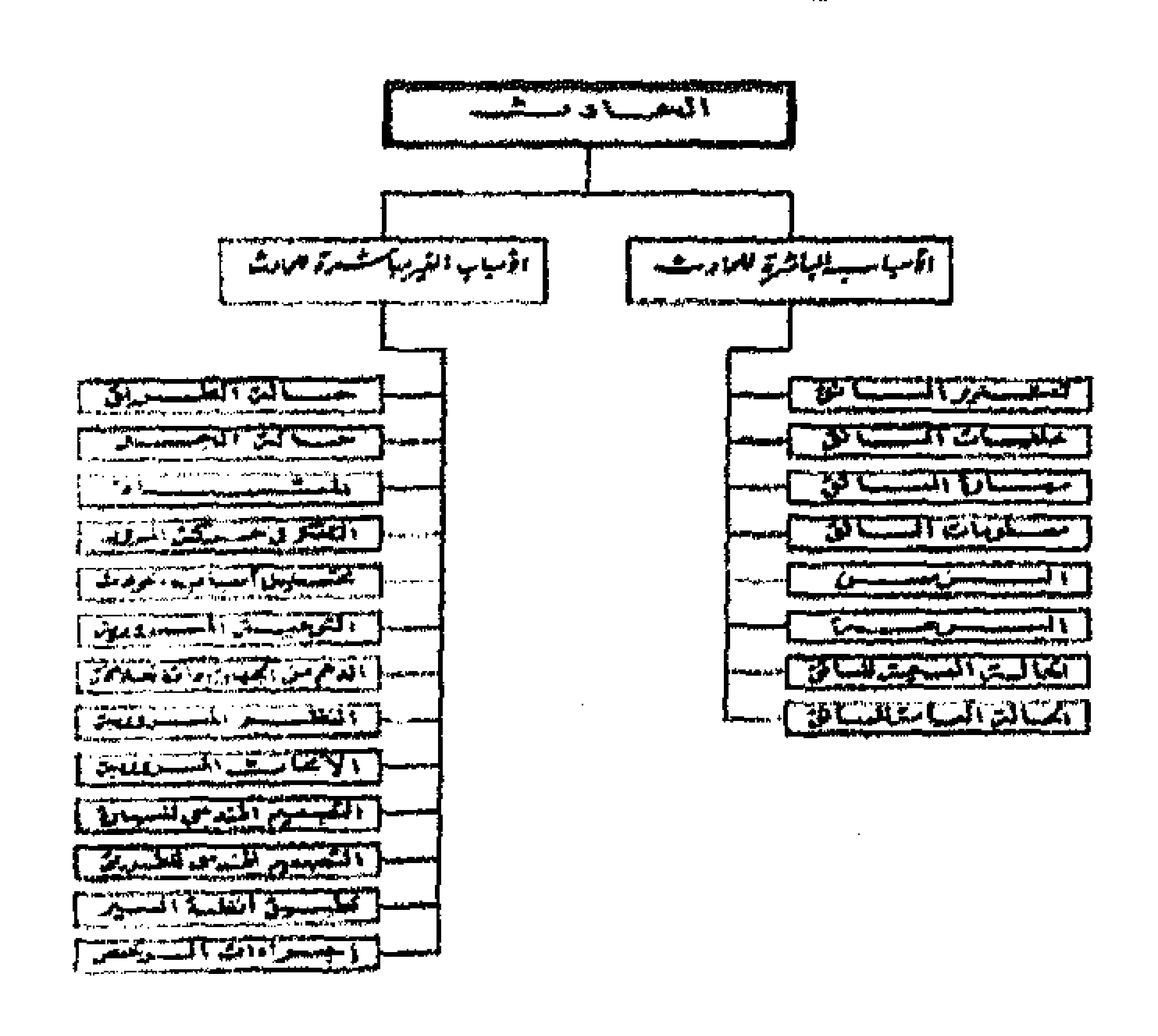
٢ ـانقلاب .٣ ـصَدْم أشياء ثابتة.٤ ـدَهْس.

بالطريقة الآلية أوالكمبيوتر وجميع هذه التقارير- سواءً كانت وهناك أنواع متعددة من النماذج التى تستعمل فى حوادث السيارات والمخالفات، منها ما يُحلل بالطريقة اليدوية، ومنها ما يُحلل معلومات تُجمع آليًا أو يدويًا-لا تخرج عن كونها تخدم ثلاثة أغراض رئيسية، هى :

(أ) استنتاج الحقائق المسببة للحادث حتى يمكن عمل برنامج للحد منها.

(ب) معرفة ما إذا كانت تنظيمات المرور معروفة للناس، وأنهم يقومون بتفيذها.

(ج) استنتاج العوامل المسببة للحادث ونتائجه،حتى يمكن تحديد المسئولية،وإعادة الحق إلى أصحابه.



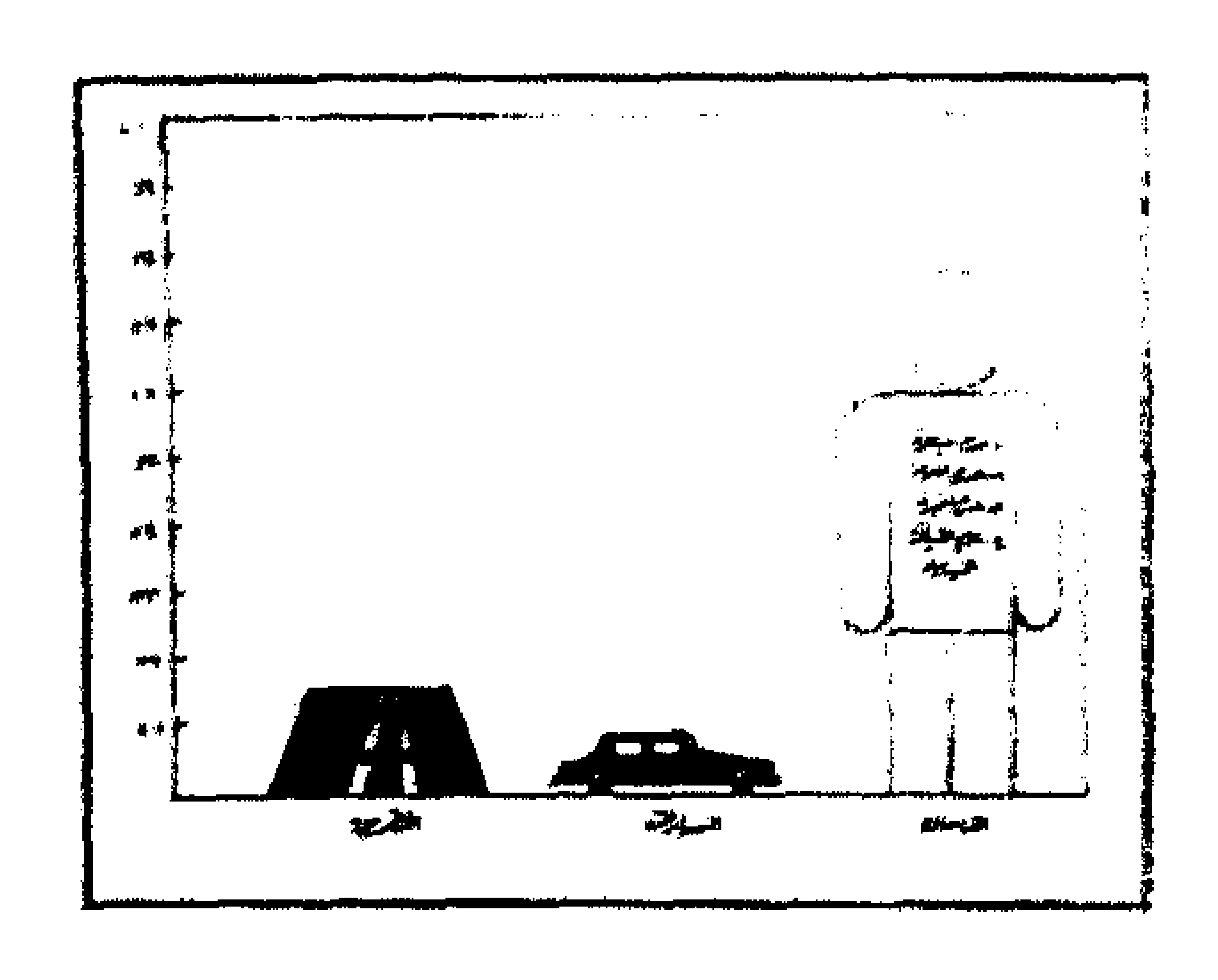
الفصل الثامن

عناصر العلاقة المرورية

عند التصدى لعلاج مشكلة مًّا ينبغى التعرف على حجمها، وأبعادها، وعناصرها، والعوامل المساعدة على تفاقمها أو تعقيدها، ليتسنى بعد ذلك التوصل إلى الحلول المرحلية والجذرية لمواجهتها، ثم القضاء عليها.

ومشكلة المرور واحدة من المشاكل التى يتصدى لها رجال الأمن، وعليهم مواجهتها، ويقتضيهم واجبهم محاصرتها والقضاء عليها، لذا نجد لزامًا علينا قبل أن ندخل فى تفصيلات التنظيم واجراءات التنفيذ أن نحلل العلاقة المرورية إلى عناصرها الأولية، لنعرف أى هذه العناصر له التأثير الأكبر فى تعقيد المشكلة، وعن أى هذه العناصر يمكن إيجاد الحلول أو البدائل..

عناصر العلاقة المرورية ثلاثة:



الإنســـــان

الطـــــريق

السيـــــارة

العنصر الأول :الإنسان:

فالإنسان حالة كونه مستعملاً للطريق-سواء كان ماشيًا أو راكبًا- يُعَدُّ أهم عناصر العلاقة المرورية، لأنه العنصر الوحيد الذى يتميز بالفعل، ومن ثَمَّ فهو الذى يدرك المشكلة، ويجدُّ فى تلافى آثارها

الضارة إيثارًا للسلامة، وهو الذى يستطيع أن يتفهم أهمية إيجاد الحلول والبدائل، وبالتالى يستجيب لمتطلبات الحل بشكل مباشر...
وبرغم أهمية الإنسان كعنصر فعَّال فى العلاقة المرورية، فإننا سنبدأ هذه الدراسة بالعنصرين الآخَرَيْن: الطريق، والسيارة، ثم نتناول الإنسان بعد ذلك بمزيد من التفصيل.
وينبغى النظر إلى هذه العناصر الثلاثة فى ضوء الظروف البيئية والاجتماعية والاقتصادية التى يعيشها البلد ، وأن نفكر فى الحلول طبقًا لما هو مُتعارف عليه من مستويات التفكير والسلوك لدى الأفراد المستهدفين بالحل.
ويقسم خبراء المرور العنصر الإنسانى فى حوادث المرور إلى النوعيات التالية:
المجموعة الأولى: المتحررون أو الخالون من الحوادث:
وهذه المجموعة تمثل الغالبية العظمى من قائدى السيارات، ونسبتها (٧٠-٧٥%) من جميع قائدى السيارات فى العالم .. ومن أهم ما تتميز به هذه المجموعة من صفات هى احترامها للنظام، وتقديرها للمسئولية الاجتماعية، ويكون ذلك راجعًا بالطبع إلى النشأة الواعية فى بيئة محافظة على التقاليد والتراث، بالإضافة إلى أن الغالبية العظمى من هذه الفئة يعيشون بصفة عامة حياة طبيعية، ولهم أقل مشاكل عائلية ووظيفية، أوْلا يعانون منها بشكل حاد.
المجموعة الثانية: المعرَّضون للحوادث:
وتمثل هذه المجموعة قرابة (٢٠-٢٥%) من مجموعة قائدى السيارات، ويتصف أفراد هذه المجموعة بأنهم كانوا لفترة طويلة ممن ينحدرون فى المجموعة الأولى (الخالون من الحوادث)، إلا أنهم لسببٍ أو لآخَر قد أصبح بعضهم عرضة للحوادث، وقد يكون هذا السبب وقتيًا، كظروف مرضية طارئة، أو معاناة لنشوء ظروف اجتماعية أو نفسية خاصة .. وقد وقع الحادث تحت تأثير هذه الظروف دون قصد منهم .. برغم محاولاتهم تفادى ما يقع أثناء القيادة .. وقد ترجع أسباب حوادث الغالبية من هؤلاء إلى عدم التأنى والاندفاع، وعدم تحاشى أخطاء الآخرين .. وتؤكد البحوث

أن بعضهم لابد أن يكون عرضة للحوادث تحت تأثير ظروف مرضية جسمانية، ومنها الأمراض المتعلقة بقوة الإبصار.

المجموعة الثالثة : مسببو الحــوادث:

وتمثل هذه المجموعة – لحسن الحظ – أقل المجموعات الثلاث، وتشكل حوالي (٢٥ %) من مجموع قائدي السيارات تقريبًا .. وأهم ما يتميز به بعض أفراد هذه المجموعة التحلل من القيود الاجتماعية، وعدم التقدير للمسئولية تجاه الأسرة والمجتمع على حد سواء.

ومنهم مَنْ لا يحترمون الأنظمة الإلهية، أو الوضعية، والغالبية العظمى من أفراد هذه المجموعة كانت تربيتهم في بيوت لم تعرف الاستقرار العائلي أو العاطفي، أو مِمَّن أصيبوا بصدمات فشل، سواء في الناحية العاطفية أو العملية، وتحولت كل هذه العوامل مع مرور الزمن إلى حقد، ونظرة متشائمة إلى كل ما يحيط بالفرد منهم ... ومن البديهي – كما أكدت الدراسات – أنه كلما زاد عدد ساعات القيادة للفرد الواحد ازداد بالتالي عدد الحوادث التي تشكل في واقعها نسبة (٧%) من مجموع حوادث قائدي السيارات.

ولعل هذه النتيجة تبرز العلاقة بين عدد الحوادث وعدد الساعات التي يقضيها السائق في القيادة، وتقدم الإجابة للسؤال المطروح حول زيادة نسبة الحوادث التي تقع فيها دوريات المرور .

العنصر الثاني: عنصر الطريق:

تمثل الطرق بالنسبة لبلد مّا الشرايين بالنسبة لجسم الإنسان، فكما أن الدماء التي تتحرك داخل هذه الشرايين تحمل الغذاء والأوكسجين النقي للجسم، وكذلك الطرق، تتحرك فيها وسائل النقل حاملة مواد الغذاء ومواد التثقيف إلى جسم المجتمع وعقله، ومن ثَمَّ لا غنى عن هذه الطرق،كما أنه يتوقف على جودتها وحُسن تخطيطها وإعدادها فعالية تنفيذ خطط الدولة في التحرك نحو أهداف التنمية. وإذا نظرنا إلى الطرق عندنا وجدنا منها القديم، ومنها حديث النشأة، لذا فقد أحسن تخطيط الشوارع الجديدة، وتم تحسين أوضاع الشوارع القديمة، وبذلت الدولة في سبيل ذلك

بسخاء لتصبح شوارع المدن فى المستوى الملائم لحركة مرورية شديدة الكثافة. كما ربطت البلاد بشبكة طرق طويلة على نفس المستوى، بل تتفوق فى كثير من عناصر التخطيط والتنفيذ...

العنصر الثالث :السيارة:

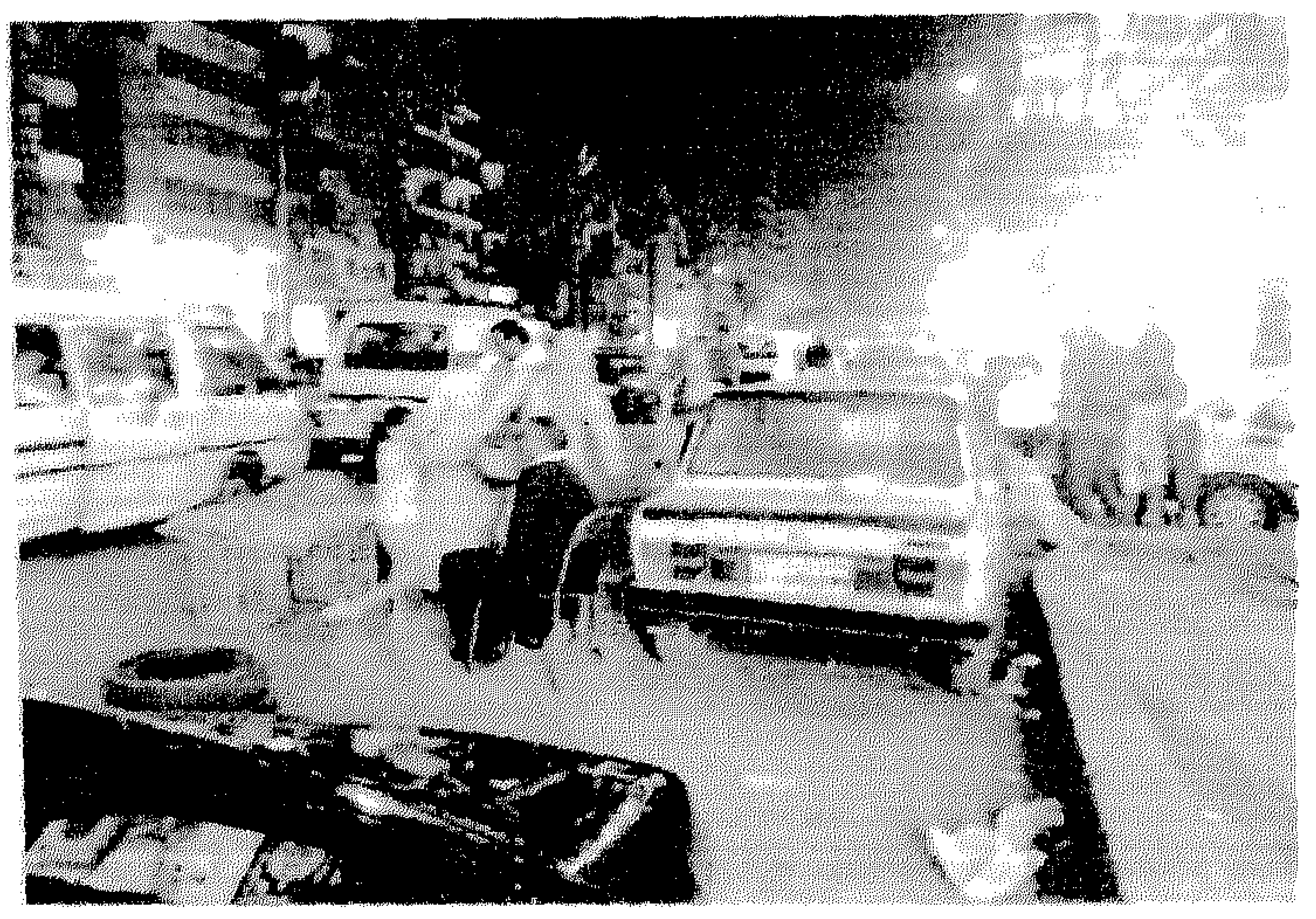
وهى العنصر الذى ينجم الخطر منه مباشرة .. وهى بذاتها لا خطر منها، بل إنها اختُرعت لتخدم الإنسان، ولتوفر له الراحة والأمان، والسرعة فى انتقاله من مكان لآخر، ولكن إساءة استخدامها، أو استخدامها ممن لا يجيد قيادتها والسيطرة عليها، أو إهمال صيانتها حتى تفقد بعض مقومات المتانة والأمان، كل ذلك يؤدى إلى تسببها فى إحداث الضرر للآخرين..

وبهذا يصبح الطريق والسيارة عنصرين متأثرين بسلوك العنصر الأول، وهو "الإنسان" .

الفصل التاسع

أهم التعديلات الجديدة على قانون المرور

ماهى الحاجــة الــى التعــديلات الجديــدة لقــانون المــرور ؟



لقد صدر قانون المرور الجديد وتم تطبيقه بداية من شهر أغسطس عام ٢٠٠٨ م ويهدف الى تحقيق عنصر الردع الذي كان يفتقده القــانون القــديم وحرصــا مــن دار الخبــرة للسلامة والتدريب [illegible] المنظومة المرورية علـى تعريف المتـدربين بـأهم تفاصيل القانون الجديد بشكل مبسط وواضح تفاديا لمخالفة القانون والوقوع تحت طائلته تستعرض الدار من خلال الجدول التالي تلخيصا للقـانون الجديد فـى عنصرين وهـي المخالفة والعقوبة المقترنة بها املين قيادة سالمة للجميع .

نوع المخالفة	نوع العقوبة	
	عقوبة الغرامة	اوعقوبة اخرى
عدم وضع السائق لحزام الأمان	من١٠٠ الى ٣٠٠ جنيه	الحبس من شهر الى ٣ اشهر
إستخدام المحمول يدويا	من ١٠٠ الى ٣٠٠ جنيه	لا يوجد
الإنتظار الخاطئ	لا يوجد	سحب رخصة القيادة لمدة لا تقل عن شهر
قيادة المركبة ليلا بدون استعمال الأنوار الأمامية والخلفية او وجود عاكس الأنوار المقررة	لا يوجد	سحب رخصة القيادة لمدة تقل عن ستة اشهر
قيادة المركبة فى مواكب خاصة بدون تصريح	لا يوجد	سحب رخصة القيادة لمدة لا تقل عن شهر
عدم وجود مثلث عاكس للرؤية	لا يوجد	سحب رخصة القيادة لمدة لا تقل عن شهر
عدم وجود حقيبة اسعافات أولية بالسيارة	لا يوجد	سحب رخصة التسيير لمدة لا تقل عن شهر

نوع المخالفة	نوع العقـــوبـة	
	عقوبة الغرامة	اوعقوبة اخرى
استخدام الانوار المبهرة ليلا بطريقة خاطئة	لا يوجد	سحب رخصة القيادة لمدة لا تقل عن شهر
عدم استخدام غطاء الرأس الواقي اثناء قيادة الدراجة النارية	ليست اقل من ١٠٠ جنيه	لا يوجد
الإمتناع عن نقل الركاب (بالنسبة لمركبات الأجرة)	من ٣٠٠الى ١٥٠٠ جنيه	لا يوجد
القيام بطلب اجرة اكثر من المقرر	من ٣٠٠ الى ١٥٠٠ جنيه	لا يوجد
نقل عدد من الركاب يزيد عن الحد الأقصى المقرر (بالنسبة لمركبات الأجرة)	من ٣٠٠ الى ١٥٠٠ جنيه	لا يوجد
نقل الركاب من غير مواقف الإنتظار المخصصة (بالنسبة لمركبات الأجرة)	من ٣٠٠الى ١٥٠٠ جنيه	لا يوجد
مخالفة خط سير المركبة الأجرة المحدد	لا يوجد	سحب رخصة التسيير لمدة لا تقل عن شهر
السير بالسيارة الأجرة	لا يوجد	سحب رخصة التسيير

نوع المخالفة	نوع العقوبة	
	عقوبة الغرامة	او عقوبة اخرى
عدم تثبيت اللوحات المعدنية للمركبة فى المكان المقرر لها	من ١٠٠ الى ٣٠٠ جنيه	لا يوجد
عدم تزويد المركبة بأجهزة الإطفاء الصالحة لإستعمال او عدم جعلها فى متناول قائد السيارة والركاب	من ١٠٠ الى ٣٠٠ جنيه	لا يوجد
عدم حمل مركبة النقل البطيء للوحة المعدنية المنصرفة او استعمال لوحة غير المنصرفة او تغيير بيانات او لون اللوحة	من ١٠٠ الى ٣٠٠ جنيه	لايوجد
عدم توافر شروط الأمن والمتانة	لا يوجد	سحب رخصة تسيير المركبة وفى حالة العود تضاعف مدة السحب وفي حالة التكرار تلغى الرخصة ولا يجوز اعادتها قبل مضي ٣ سنوات

نوع المخالفة	نوع العقوبة	
	عقوبة الغرامة	او عقوبة اخرى
كل من تعمد السير عكس الاتجاه	من ١٠٠٠ جنيه الى ٣٠٠٠ جنيه	الحبس
ازالة او فك الكلابش بمعرفتك	من٢٠٠ الى ١٠٠٠ جنيه	الحبس مدة لا تزيد عن ستة اشهر
إرتكاب أفعال منافية للآداب العامة داخل السيارة	ليس أقل من ٣٠٠ جنيه	الحبس مدة لا تزيد عن ستة اشهر
قيادة مركبة تحت تأثير خمر أو مخدر	٢٠٠ جنيه الى٢٠٠٠ جنيه	الحبس مدة لا تزيد على ستة أشهر
إستخراج أو إستخدام أكثر من رخصة أو غير بطريقة غير مشروعة من حالة الرخصة أو أتفق أ ساعد أو ساهم بأية طريقة	لا تقل عن ١٠٠٠ جنيه ولا تزيد عن ٥٠٠٠جنيه	الحبس مدة لا تزيد عن سنة

على إستخراج رخصة قيادة جديدة بدلا من رخصة المسحوبة أو الملغاة		
كل من قاد مركبة دون الحصول على رخصة تسيير او رخصة قيادة	١٠٠ جنيه ألى ٥٠٠جنيه	لا تزيد عن ٦ شهور حبس

نوع المخالفة	نوع العقوبة	
	عقوبة الغرامة	او عقوبة اخرى
عدم تركيب جهاز محدد السرعة وتسجيل البيانات وكذا كل من حاز أو أستعمل أجهزة تكشف أو تنذر بمواقع أجهزة تحديد السرعات أو تؤثر على عملها	لا تقل عن ١٥٠٠ جنيه ولا تزيد عن ٣٠٠٠ جنيه وفى حالة العود خلال سنة من تاريخ الحكم النهائى بالادانة تضاعف	الحبس ستة أشهر وفى حالة العود خلال سنة من تاريخ الحكم النهائى بالادانة تضاعف
كل قائد مركبة تسبب فى تلويث الطريق بالقاء فضلات او مخلفات بناء او اية اشياء اخرى وكذلك كل من قاد مركبة	لا تقل عن ١٠٠ جنيه ولا تزيد عن ١٥٠٠ حنيه وفى حالة العود خلال ثلاثة اشهر من	لاتوجد

فــى الطريــق تصــدر اصواتا مزعجة اوينبعث منها دخان كثيف او عادم غيـر مطـابق للشـروط البيئيـة او رائحـة كريهـة اوتتطـاير من حمولتها او تسـيل منهـا مـواد قابلـة للاشـتعال او مضـرة بالصـحة العامـة اومـؤثرة فـى صـلاحية الطريـق للمـرور او يتسـاقط مـن حمولتهـا مـا ينـال مـن سلامة الطريق او يشكل خطرا او إيذاء لمستعمليه	تاريخ ارتكاب الفعل السابق تضاعف قيمة الغرامـة وفـى حالـة العود مرة ثالثة خلال ستة اشهر من تاريخ الفعـل الثـانى يعاقـب بـنفس الغرامـة مـع سحب رخصة القيادة لمدة عام	

نوع المخالفة	نوع العقوبة	
	عقوبة الغرامة	او عقوبة اخرى
تعطيل حركة المرور أو تعويقها	لا تقل عن ٥٠٠ جنيه ولا تزيد عن ٢٠٠٠ جنيه	لا يوجد
كـل مـن سـمح بقيـادة مركبـة لمن هو دون الثامنة عشر أو لأى شخص غير مرخص لـه بالقيـادة أذا نجـم عـن ذلـك حـدوث اصـابة أو وفـاة أو	يعاقب بنفس العقوبة المقررة للفعل	يعاقب بنفس العقوبة المقررة للفعل

ضرر للغير		
كل من قاد مركبة لنقل مواد أو سلع أو أدوات أو أشياء من المحظور تداولها أو نقلها	لا تقل عن ٢٠٠٠٠ جنيه ولا تجاوز ٥٠٠٠٠جنيه	الحبس مدة لا تقل عن ستة أشهر
كل من أقام مطبا صناعيا دون ترخيص أو قام بغلق مكان أو اقتطاعا أو أعاقة المرور أو تعريض الارواح أو الاموال للخطر	لا تقل عن ١٠٠٠ جنيه ولا تزيد عن ٣٠٠٠ جنيه وتضاعف فى حالة العود لارتكاب نفس الفعل خلال سنة	الحبس مدة لا تزيد عن سنة وتضاعف عند العود لارتكاب نفس الفعل خلال سنة
كل من أستعمل جهاز التنبيه فى غير الغرض المخصص من أجله وكل قائد مركبة لا يغلق متعمدا أبواب كامل اثناء السير بها وكل قائد مركبة يتعمد التوقف أو السير ببطئ شديد على الكبارى أو عند مطالعها أو منازلها أو فى الانفاق أو عند مداخلها أو مخارجها أوفى تقاطع	لا تقل عن ١٠٠ جنيه ولا تزيد عن ١٠٠٠ جنيه وفى حالة العود خلال ستة أشهر من تاريخ الحكم النهائى بالادانة تضاعف العقوبة المالية	

كما وحذر القانون الجديد بأنه لا يجوز لأحد ممارسة مهنة معلمي قيادة المركبات إلا بعد الحصول على ترخيص بذلك من إدارة المرور المختصة واشترط شروط ومنهج لمدارس تعليم القيادة

* ومن اهم ما جاء بقانون المرور الجديد

* تضاعف عقوبة الغرامة المالية عند ارتكاب اى من الأفعال المشار اليها فى احكام الغرامات خلال ستة اشهر من تاريخ الحكم النهائي بالإدانة وفي جميع الأحوال تضاعف العقوبة السالبة للحرية والمالية عند ارتكاب اى من الافعال المشار اليها خلال ستة اشهر من تاريخ الحكم النهائي بالإدانة

عند عدم توافر شروط الأمن والمتانة يجوز منح المركبة ترخيصا مؤقتا بالسير لمدة لا تزيد عن سبعة ايام لإستيفاء شروط الأمن والمتانة كما يجوز منحها ترخيصا اخر لمدة ٢٤ ساعة لتسييرها الى المرور لإعادة الفحص

* كما عاقب القانون على كل قائد مركبة تسبب فى تلويث الطريق او القاء فضلات او مخلفات او اشياء اخرى وكذلك كل من قاد مركبة في الطريق تصدر اصوات مزعجة او ينبعث منها دخان كثيف او عادم غير مطابق لشروط البيئة او رائحة كريهة او تطاير من حمولتها او تسيل منها مواد قابلة للإشتعال او مضرة بالصحة العامة او مؤثرة فى صلاحية الطريق للمرور او يتساقط من حمولتها ما ينال من سلامة الطريق او يشكل خطرا او إيذاء لمستعمليه بعقوبة لا تقل عن ١٠٠ ولا تزيد عن ١٥٠٠ جنيه فإذا ارتكب قائد المركبة الفعل ذاته خلال ٣ اشهر تضاعف قيمة الغرامة المشار اليها وفى حالة العود الى الفعل ذاته مرة ثالثة خلال ٦ اشهر من تاريخ ارتكاب الفعل الثاني يعاقب بالغرامة الأخيرة مع سحب رخصة القيادة لمدة عام

* كما عاقب القانون على عدم تركيب جهاز محدد السرعة وجهاز تسجيل البيانات فى مركبات النقل والسياحة المحددة بالقانون وكذا من حاذ فى المركبة او استخدم اجهزة تؤثر او تنذر عن اجهزة

قياس سرعة المركبات المرورية والتي تقضي المحكمة بمصادرتها وتضاعف العقوبة السالبة للحرية وعقوبة الغرامة عند العود الى الفعل ذاته خلال سنة من تاريخ الحكم النهائي

*** التوك توك:**

قام القانون الجديد بتقنين اوضاع التوك توك حيث سيتم ترخيصها اجرة موتوسيكل ولابد لقائدها ان يكون لديه رخصة مهنية وسيتم مراجعة شروط الأمن والمتانة طبقا لشروط وزارة الصناعة والتجارة إلا ان القانون ترك الأعداد والألوان وخطوط السير والأجرة والمواقف للمحافظ مع تشديد الرقابة عليه حتى لا يصل التوك توك الى الطرق السريعة وعواصم المحافظات

*** تغليظ العقوبة:**

كما يواجه القانون إستهتار السائقيين والقيادة برعونة وسرعة جنونية والقيادة بدون رخصة خاصة لمن هم دون السن حيث تم تغليظ العقوبة لتصل الى الحبس غير الوجوبي بمعنى ان تكون الغرامة او الحبس اذا تكررت المخالفة من نفس الشخص

*** التاكسي :**

وبالنسبة للتاكسي احال القانون سيارات التاكسي التي يزيد عمرها عن عشرين سنه الى ذاكرة التاريخ حيث تم تكهينها او تحويلها الى سيارة ملاكي لمنع تعطل المرور بسبب تعطلها فى الشوارع وعلى الكبارى والأنفاق وتقليل نسبة التلوث واعطى القانون مهلة ٣ سنوات لأصحاب سيارات التاكسي لتوفيق اوضاعهم عن طريق نفس الصندوق والحصول على سيارة حديثة بالغاز والعدادت الديجيتال ويأخذ صاحبها نفس اللوحة على التاكسي القديم

*** عدم سماح:**

لن يسمح القانون الجديد بإنشاء مطبات إلا بترخيص من الحى بعد تشكيل لجنة يشارك فيها خبراء المرور ويتم انشاء مطبات قانونية ذات الوان مميزة وعلامات تحذيرية اما اقامة السلاسل فقد حذر القانون اصحابها بازالتها على نفقتهم الخاصة مع الغرامة او الحبس

* اشارات ديجيتال:
وسوف تشهد شوارع الجمهورية طفرة تكنولوجية تتمثل في تركيب اشارات ضوئية ديجيتال لتخفيف تواجد افراد المرور بالشوارع حيث تقوم الإشارات الجديدة
بتصوير السيارات التي تتخطى الخطوط ويتم تحرير مخالفات لها عقوبتها مغلظة حتى يحترم الجميع الإشارات ويتوقفون امام الإشارات الحمراء
* تسهيل:
واضاف القانون الجديد للمرور إمكانية دفع المخالفات فوريا كما ان المخالف يمكنه دفع نصف الحد الأدنى للمخالفة فى الحال وتنقضي بذلك العقوبة فورا واذا لم يدفعها فورا حدد له القانون ثلاثة ايام للذهاب الى نيابة المرور وفى هذه الحالة يدفع الحد الأدني لكن اذا لم يذهب الى نيابة المرور خلال ثلاثة ايام يكون مصيره محكمة المرور عند التجديد وفى هذه الحالة يدفع الحد الأقصى للعقوبة
* تكنولوجيا جديدة:
تم ربط كل نيابات المرور مع ادارات المرور بشبكة معلومات واحدة بحيث اذا اخذ مواطن مخالفة فى اسوان تظهر فى نفس اللحظة بالقاهرة حيث تم انشاء غرفة عمليات بالإدارة العامة للمرور
اللوحات المعدنية:
ولم ينسى القانون اللوحات المعدنية حيث انها غير قابلة للتزوير وبها بار كود يعمل على الجهاز الذي يحمله ضابط المرور واللوحة مؤمنة مكتوب عليها كلمة مصر فلوحة القاهرة تتكون من ٣ حروف و٣ ارقام والجيزة ٤ ارقام وحرفين وباقي المحافظات تتكون من٤ ارقام و٣ حروف ويوجد فى كل لوحة حرف يدل على المحافظة لا يعرفه احد ويوجد اسفل كلمة مصر خط يميز نوع الترخيص أجرة او ملاكي او نقل واللوحة لا يمكن تزويرها او فكها إلا عن طريق ادارات المرور من اجل القضاء على وسائل

النصب في المركبات كما ان القانون الجديد اقر عدم اعادة السيارات التي تدخل مصر بنظام التربتيك إلا بعد دفع مخالفاتها كما يلزم المواطنين بالإلتزام بالحارة المرورية على الطرق السريعة

وهذه نبذة مبسطة عن ما جاء من تعديلات على قانون المرور نطرحها على القارئ لكي يتفهم ما جاء حتى لا يقع تحت طائلة القانون

مصادر المؤلف

١ - المصادر العربية

- القرآن الكريم كتاب الله عز وجل
- سنة رسول الله العدنان صلى الله علية وسلم وما روى عنة بالبخارى ومسلم
- قانون المرور رقم ٦٦ لسنة ١٩٧٣ م في جمهورية مصر العربية والمعدل بالقانون رقم ١٥٥ لسنة ١٩٩٩ م
- اللائحة التنفيذية للقانون السابق الصادرة برقم ٢٧٧٧ لسنة ٢٠٠٠ م.
- الدراسات العلمية والعملية لنفس المؤلف وهي عبارة عن مجهود شخصي له .
- المذكرات والنشرات والأبحاث لمؤتمر الشرطة المصريةالعصرية لسنة ٢٠٠٠ م.
- كتاب قواعد واداب المرور والأنظمة العلمية للقيادة الامنة والمسجلة برقم ايداع محلي رقم ١٧٢٧٦/٢٠٠٠ والترقيم الدولي رقم ٢ -٣١٦٧- ٤- ٠ -٩٧٧ I.S.B.N من مؤلفات السيد الشريف اللواء / يسري محمد الروبي .
- مؤلف كيفية تطبيق القانون كحل من حلول مشكلة المرور والمسجلة برقم ايداع محلي رقم ٢٧٤٦٧ /٢٠٠١ من مؤلفات السيد الشريف اللواء / يسري محمد الروبي والترقيم الدولي رقم I.S.B.N ٩٧٧- ٠ ٤- ٣١٦٧- ٢ .
- مؤلف سيارة الأغاثة وهو من مؤلفات السيد الشريف اللواء / يسري الروبي
- مؤلف رخص السير واجراءات اصدارها من تسجيل وفحص وصرف اللوحات واصدار الرخصة وهو من مؤلفات السيد الشريف اللواء / يسري الروبي.
- مؤلف اجراءات المعاينة والتحقيق المتبعة في حوادث المرور وهو من مؤلفات السيد الشريف اللواء/ يسري الروبي .

- مؤلف رجل المرور وتنظيم حركة السير للسيد الشريف اللواء يسري الروبي.
- مؤلف القيادة الوقائية بجزئيه للسيد الشريف اللواء / يسري الروبي.
- مؤلف دور رجل المرور في المنظومة المرورية للسيد الشريف اللواء / يسري الروبي.
- مؤلف الدوريات المرورية للسيد الشريف اللواء/ يسري الروبي
- مؤلف أهداف ومهام العمل المروري للسيد الشريف اللواء / يسري الروبي.
- مؤلف التقنية الحديثة في مجال المرور للسيد الشريف اللواء/ يسري الروبي.
- مؤلف مايتبع حيال السيارات المبلغ بسرقتها للسيد الشريف اللواء/ يسري الروبي.
- مؤلف إدارة الأزمات المرورية للسيد الشريف اللواء / يسري الروبي.
- مؤلف تنظيم مسرح الحادث المروري للسيد الشريف اللواء / يسري الروبي.
- مؤلف مهارات القاء القبض والتفتيش للسيد الشريف اللواء/ سراج الدين الروبي الخبير الدولي الأمني .
- مؤلف المداهمة والتفتيش للسيد الشريف/ اللواء سراج الدين الروبي الخبير الدولي الأمني.
- مؤلف المحاكمات العسكرية في الشرطة للسيد الشريف اللواء/ سراج الدين الروبي الخبير الدولي الأمني
- الخبرة الخاصة بالسيد الشريف اللواء / يسري محمد الروبي خلال عملة بالمرور بجمهورية مصر العربية .
- الزيارات الميدانية للمؤلف لمختلف انظمة دول العالم في هذا الشأن .

٢ - المصادر الأجنبية

١-*Traffic Signals*
F.V webster B.Sc. Ph.D.
B.M Coffe. B.Sc. AMIEE.

٢- *Driving And Traffic Safety Education*
James E. Aoron ; Marland K.Strasser
Safety Center , southern Illinios university.

٣- *Private Motoring in England and W ales.*
By P.G. Gray
London. Her Majest's Stateway Office ١٩٦٩

٤- *Highway Safety Policies for police Executive*
Highway Safety Division
International Association Chiefs of police.

٥- *Traffic Accident Investigation Manual*
J.stanndard Baker
The Traffic Institute, Northwestren University.

٦- *Chicagho Traffic Institute for High Officers*

٧- *The Driving Simulator Method*
Highway Traffic Safety Department
Michigan State University
East Lancing, Michigan . USA .

٨- *United Nations Conference on Road and Motor*

Transport
Geneva, ٢٣ August – ١٩ September, ١٩٤٩

٩-World Roads Statistics ١٩٦٨– ١٩٧٢٩
Geneva ٦٢, rue de Lousanne.
١٠- Education for Safe Living
Herbert J. Stack ; J. Duke Elkow
New York University, Traffic Safety Center.
١١-Pedetrain Protection
American Auto mobile Association
Traffic Engineering of Deptt. of Wash.
١٢- The Patrol Operation
George W. O'connor
Charles G. Nanderfoseh.
١٣- Organization for Traffic Safety in your Community.
Essential of Planning and Effective Program
Walter D. Ladd.
G.G. Stewart.
١٤- The Psychology of Driving
A.R Jouer, M.A. MS. Ph.D.
Director, Driving Research Laboratory.
Iow State University.
١٥- Human Factors In Highway Traffic Safety Research
T.W. Fortes ; Michingan State University.
١٦- what Every Driver Must Know
State of Michigan
March, ١٩٦٧.

- مستخرج من بيانات حوادث نيوساوث ويلز (RTA) .
- أسباب الوفيات المكتب الاسترالى للإحصائيات ٢٠٠١ .
- المكتب الاسترالى لسلامة النقل ٢٠٠٢ (ATSB) .
- مكتب إقتصاديات النقل (BTE) تكلفة حوادث التصادم .
- كتاب الأداء سيمسون (١٩٩٦) .
- كلارك وترومان (٢٠٠١) .
- دائرة البيئة والنقل - لندن – (DTER) .
- محاضرة المؤتمر الواحد والعشرين للجمعية الامريكية لطب النقل الالى - كندا – (RTA) .
- كتيب مؤهلات السائق نيوساوث ويلز .
- مستخرج من الرسوم البيانيةلاصابات الكحول - بنسيلفانيا – امريكا- .
- مستخرج من الارهاق (TAC) .
- الجمعية الامريكية للسيارات (AAA) .
- متسوبولوس ،محاضرة مؤتمر أبحاث سلامة الطريق (٢٠٠١) .
- تقرير وحدة أبحاث حوادث الطريق (NHMCR) جامعة آدلايد .
- دائرة سلامة الطريق وإدارة المرور (٢٠٠١) باريس .
- المكتب الفيدرالىلسلامة الطريق - سرعة السير ومخاطرة الاشتراك فى حدوث تصادم (١٩٩٧) .
- أبحاث الطريق والنقل فى سكاتدينافيا(١٩٩٩) .

خاتمـة

عزيزي رجل المرور أعانك الله على تقديم خدماتك إلى مستخدمي الطريق.

والله عز وجل نسأل أن نكون وفقنا لنقل خبرات لنا دامت في حقل المرور اكثر من خمسة وعشرون عاما لك عزيزي القارئ.

وصدق رسول الله الكريم ﷺ حين قال:" خيركم من تعلم العلم وعلمه " صدقت ياحبيبى يا سيدي يا رسول الله ﷺ

مع تحيات المؤلف

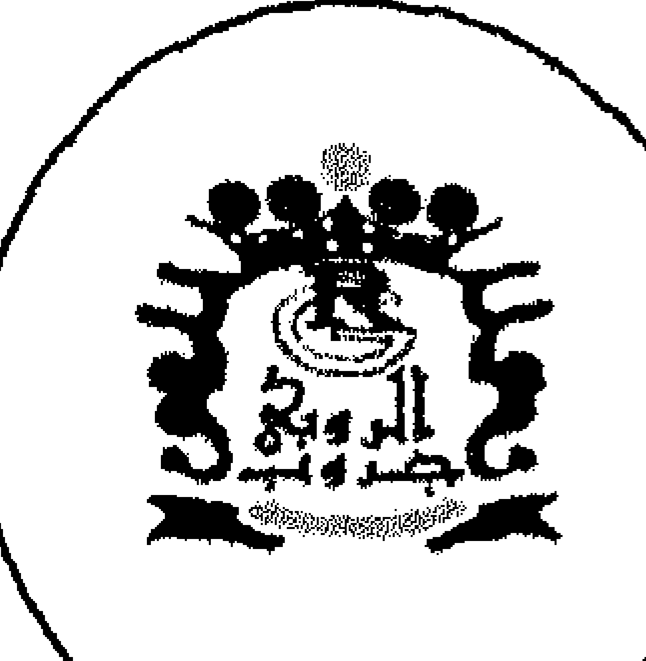
السيد الشريف اللواء يسري محمد الرويبي

خبير المرور الدولي والإنقاذ والتدخل

السريع في الحوادث رئيس مجلس ادارة الدار

تحذير

المؤلف ومحتوياته مسجلة باسم المؤلف ورقم الإيداع هو ١١٨٦٥/ ٢٠١٠ والترقيم الدولي هو٨-٦٦-٩٠-١٧-٩٧٧ محظور الاقتباس أو إعادة النشر أو التصوير إلا بإذن من المؤلف وذلك حسب قانون النشر وكل نسخة ليس بها العلامة المائية علي جميع صفحاتها وغير موقعة من المؤلف بالمداد الأحمر وبخط يده تعتبر تقليدا.



مدينة ٦ أكتوبر-الحي المتميز-مجاورة٢ -عمارة ٢٨
تليفون: ٣٨٣٥٤٠٨٢ فاكس عادى: ٣٨٣٥٢٩٣٣ وفاكس ملون٣٣٧٦٢٩٠٠
محمول رئيس مجلس الادارة : ٠١٢٢١١٧٨٢٤
محمول مدير الدار :٠١٢٣٧٢٠٢٨٩
محمول مدير التدريب بالدار :٠١٢٢٢١٦٦٥٩

هذا المؤلف قابل للتجديد والتعديل المستمر حسب مقتضيات المصلحة العامة وما تفرضه طبيعة وتطور أنظمة المرور والقوانين واللوائح المنظمة لها

دار الكتب والوثائق القومية

الشئون الفنية

إدارة الإيداع القانونى

إقرار بتسليم رقم الإيداع بدار الكتب

طبقاً لقانونى الإيداع رقمى

٣٨ لسنة ١٩٩٢م، ٨٢ لسنة ٢٠٠٢

عنوان المصنف: ....

اسم المؤلف: .... العنوان: ....

اسم الناشر: .... العنوان: ....

اسم الطابع: .... العنوان: ....

الطبعة وتاريخها: .... عدد الصفحات: .... مقاس النسخة: ....

رقم الإيداع: .... الترقيم الدولى: ....

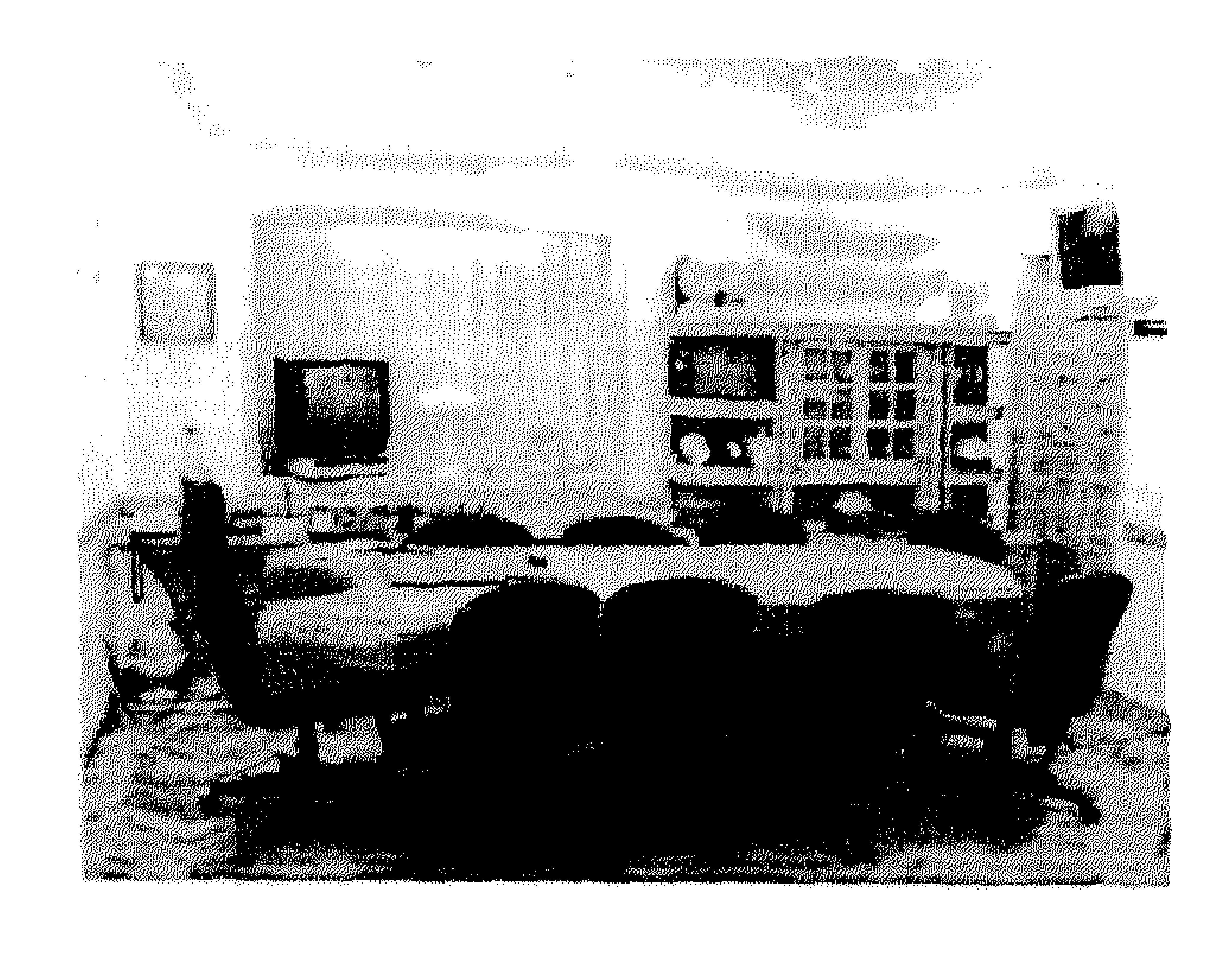
تحريرا فى: .... المتسلم: ....

رقم قومى: .... مندوب المؤلف: ....

ملحوظة:

يتم إيداع النسخ المقررة طبقا للقانونين المشار إليهما فى خلال ثلاثة أشهر من تاريخ الحصول على رقم الإيداع على ألا يقل عدد الصفحات النسخة عن ٥٠ صفحة.

أحد قاعات التدريب بدار الخبرة



دار الخبرة للسلامة و التدريب و إصدارات المنظومة المرورية هى أول دار فى جمهورية مصر العربية و العالم العربي متخصصة فى مجال المنظومة المرورية و علميتها فى جميع مراحلها و يشرف عليها نخبة من السادة اللواءات من الخبراء و العلماء فى هذا المجال و الدارسين بالولايات المتحدة الأمريكية و أوروبا بإشراف السيد الشريف اللواء يسري محمد محمد الروبي خبير المرور الدولي والإنقاذ والتدخل السريع في الحوادث رئيس مجلس إدارة الدار.



مبنى دار الخبرة للسلامة والتدريب وإصدارات المنظومة المرورية

مدينة السادس من اكتوبر الحي المتميز المجاورة الثانية عمارة ٢٨
بجوار بنك الإسكان والتعمير ت ٣٨٣٥٤٠٨٢ – فاكس عادى -
٣٨٣٥٢٩٣٣وفاكس ملون ٣٣٧٦٢٩٠٠
محمول رئيس مجلس الادارة : ٠١٢٢١١١٧٨٢٤
محمول المستشار مدير الدار :٠١٢٣٧٢٠٢٨٩
محمول مدير التدريب بالدار :٠١٢٢٢١٦٦٥٩
البريد الالكترونى E-mail:darelkhebra@hotmail.com
الموقع الالكترونى www.elroubygroup.com

الفهـــــــرس

اسم الموضوع رقم الصفحة

الطبعة الاولى
تطلب من دار الخبرة للسلامة والتدريب وإصدارات المنظومة المرورية
مدينة السادس من اكتوبر الحي المتميز المجاورة الثانية عمارة ٢٨ بجوار بنك الإسكان والتعمير ت ٣٨٣٥٤٠٨٢ – فاكس عادى - ٣٨٣٥٢٩٣٣وفاكس ملون ٣٣٧٦٢٩٠٠
محمول رئيس مجلس الادارة ٠١٢٢١١٧٨٢٤
محمول المستشار مدير الدار ٠١٢٣٧٢٠٢٨٩
محمول مدير التدريب بالدار ٠١٢٢٢١٦٦٥٩
E-mail:darelkhebra@hotmail.com البريد الالكترونى
www.elroubygroup.com الموقع الالكترونى

إقرأ فى السلسلة المرورية

اقرأ في الجزء الأول : قواعد واداب المرور - بدء السير - فن القيادة - لغة التخاطب المرورية.

اقرأ في الجزء الثاني: وسائل الامان بالسيارة - سلامة الاطارات - ارشادات وملاحظات ونصائح - اهم التعديلات الجديدة على قانون المرور.

اقرأ في الجزء الثالث: خطوات القيادة - تسلم عجلة القيادة - القيادة واستخدام عصا النقل الرؤية والتقدير - المناورات الاساسية - التحكم في الوقت والمسافة التعامل مع مستخدمي الطريق - الحالات الحرجة وكيفية التعامل معها

اقرأ في الجزء الرابع. علمية حادث المرور و كيفية وقوعه و كيفية تفاديه او التقليل من آثاره والأحكام الشرعية الحنيفة فى حوادث المرور.

اقرأ في الجزء الخامس: رخص القيادة وكيفية الحصول عليها ورخص السير وإجراءات إصدارها

اقرأ في الجزء السادس . سيارة الإغاثة

اقرأ في الجزء السابع . انواع دوريات المرور ومهامها - إستيقاف رجل المرور لقائد السيارة - أهداف ومهام العمل المروري - التقنية الحديثة لاجهزة المرور - الخدمات الهامة والتشريفات .

اقرأ في الجزء الثامن : أساليب الإستيقاف و القبض و التفتيش والمطاردة لرجال المرور

اقرأ في الجزء التاسع . تخطيط وتحقيق الحوادث المرورية وإجراءات المعاينة لها وتحليله الإستنتاج النقط السوداء وتعديلها للحد من الحوادث المستقبلية.

اقرأ في الجزء العاشر - - - : المشاكل والازمات المرورية واسبابها وطرق حلها.

- كتاب سلسلة اقرأ المرورية الجزء الثالث عشر :
إستشعار مصادر الخطر وإدراكة وتفاديه أثناء القيادة .

- كتاب سلسلة إقرأ المرورية الجزء الرابع عشر : **دليل سائقى** الشاحنات الجزء الاول.

- كتاب سلسلة إقرأ المرورية الجزء الخامس عشر : **دليل سائقى** الشاحنات الجزء الثانى .

باقي اجزاء المنظومة المرورية تحت الطبع الإصدار

هذه الصفحة والتي تليها
من هذا المؤلف مخصصة لإعلانات
من هـو مرتبـط بعملية تعليم القيادة
اوإنتاج السيـارة اوالتأميـن الخاص
بها و يمكن تكرار مساحات اخرى
بداخل صفحات هذا المؤلف أيضا
لنفس الغرض بالاتفاق مع الدار